Canada's Coastlines:
The Longest Under-Defended Borders in the World

Standing Senate Committee on
National Security and Defence

VOLUME 1

October 2003

MEMBERSHIP

37th Parliament – 2nd Session

STANDING COMMITTEE ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*
The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*

And

The Honourable Senators:

The Honourable Norman Atkins
The Honourable Tommy Banks
The Honourable Jane Cordy
The Honourable Joseph A. Day
The Honourable Michael A. Meighen
The Honourable David P. Smith, P.C.
The Honourable John (Jack) Wiebe

*Carstairs, P.C. (or Robichaud, P.C.)
*Lynch-Staunton (or Kinsella)
**Ex Officio Members*

TABLE OF CONTENTS

NIGHTMARES FOR A NEW MILLENNIUM 1

TERRORISM TAKES CENTRE STAGE 3

THE END OF COLD WAR CERTAINTY 5

CANADA'S COASTLINES: 7

THE LONGEST UNDER-DEFENDED BORDERS IN THE WORLD 7

BATTLING THE UNKNOWN 8

AWAKENING CANADIANS 9

FOCUS ON MARITIME SECURITY 11

THE ISSUES WE ADDRESS 12

CHAPTER ONE: 13

LACK OF RESOURCES 13

INADEQUACY OF FUNDING: THE CANADIAN COAST GUARD 14

INADEQUACY OF FUNDING: THE CANADIAN NAVY 17

SUNKEN FORTUNES 18

NAVAL SURVEILLANCE 19

INADEQUATE FUNDING: RCMP 27

CHAPTER TWO: 35

BETTER SURVEILLANCE 35

DOMAIN AWARENESS 36

PROGRESS REPORT 38

IMPROVEMENTS AT PORTS 44

BUT CANADA COULD DO MUCH BETTER 46

RECOMMENDATIONS 57

CHAPTER THREE: 59

INTELLIGENCE 59

GETTING THE RIGHT THINKERS 61

GETTING THE RIGHT THINKERS – WORKING IN UNISON 62

THINKING IN UNISON – BEYOND THE TECHNOLOGY 65

RECOMMENDATIONS 75

CHAPTER FOUR: 77

INTERDICTION CAPABILITY 77

PRETENDING TO DEFEND 80

THE TRUTH ABOUT THE COAST GUARD'S POTENTIAL 85

REINVENTING THE COAST GUARD 91

RESURRECTING THE RCMP MARINE DIVISION 94

RECOMMENDATIONS 103

CHAPTER FIVE: 107

NEW STRUCTURE 107

THE NEGLECT OF OUR COASTS 108

RESPONSE AT THE STRATEGIC LEVEL TO MARITIME SECURITY 110

FROM COASTAL SECURITY TO THE BIG NATIONAL PICTURE 120

PROPOSAL FOR A NEW NATIONAL SECURITY STRUCTURE 121

PROPOSED NEW CENTRAL ARCHITECTURE FOR GOVERNMENT PRIORITIES 125

RECOMMENDATIONS 131

CHAPTER SIX: 135

INTERNATIONAL COOPERATION 135

RECOMMENDATIONS 147

CONCLUSION 149

RECOMMENDATIONS 151

INDEX I

(There are two volumes to the report)

Nightmares for a New Millennium

Suppose ten people, acting in common ideological cause, spread out into dry woods across Canada on a hot summer day. How much damage could they do, armed with nothing more than penny matches?

How much damage could five people do - using explosives with components available at any garden centre – if they decided to cripple North America's common electricity grid by knocking out five high transmission lines?

It is common knowledge that only a small percentage of containers entering North American ports currently are searched. Consider the immense potential for devastation if just one of the unsearched contained a dirty bomb.

Many modern terrorists do not mind killing themselves if they can do enough damage in the process. Suppose someone inoculated a group of people with smallpox in some far off land just before they flew to North America. Their symptoms would be unlikely to appear until hours after they – and their vulnerable and unknowing fellow passengers – deplaned. Might epidemics be this century's main weapons of war?

All those scenarios sound bizarre. Some would call them alarmist. But who expected the waves of suicide bombings that the world has witnessed in recent years? How many Canadians

thought they would ever see passenger planes being plunged into skyscrapers on North American soil?

September 11, 2001 will not go down in history because 3,000 unarmed and innocent people were killed in an unprovoked attack. History is littered with massacres. September 11, 2001 will go down in history as the day that the most powerful nation in history learned a devastating lesson: it was vulnerable to extreme assault inside its impregnable fortress. How easy it was for trickery to outflank power, right on power's own turf!

For most North Americans, the horror has dissipated over the past two years. People tend to get on with their lives. But only the naïve among us assume that this was a one-off disaster; that there aren't plans for more. Which leaves decision-makers in the world's wealthiest and most powerful nations to ponder: *How do we defend against the unfamiliar and the unforeseen?*

The answer is, we cannot defend against the unforeseen. We simply must foresee. And we simply must defend. The alternative does not befit any society worth saving.

Terrorism Takes Centre Stage

The past decade and a half has seen one of the most dramatic shifts in the long history of human conflict. The symmetry and predictability of the Cold War between the United States and the Soviet Union, which ended with the fall of the Berlin Wall in 1989, has given way to the asymmetry and unpredictability of international terrorists active on every continent.

Terrorism itself is by no means a new phenomenon. Codes of honour for waging war have been more the exception than the rule throughout history. The mythical chivalry of the Middle Ages and international conventions of war of the twentieth century have never seemed particularly noble to underdog warriors with passionate causes. The side with fewer resources often comes to the conclusion that there are more successful ways to engage in mortal combat than head-to-head confrontation with more powerful forces.

The American Revolution succeeded partially because the revolutionaries realized that when troops are facing superior firepower, they have a better chance fighting from ragged positions behind trees than from straight lines in open fields. The Viet Cong were later to succeed against the Americans using the same tactics: *hide and surprise, hide and surprise.* Three decades later, suicide bombers have pushed the element of surprise to a grisly new level with their focus on civilian victims.

It is obviously more difficult for a combatant to defend against an assailant employing unfamiliar tactics than it is to defend against what one has been trained to respond to.

Asymmetrical warfare is simply warfare that lacks the "predictability" of traditional military thinking. It is the greatest man-made physical threat to industrialized societies. How seriously do U.S. decision-makers take this threat since September 11, 2001, In *The Right Man: The Surprise Presidency of George W. Bush*, David Frum (who served briefly on President Bush's speech-writing team), describes the atmosphere at the office of Tom Ridge, Assistant to the President and Homeland Security Advisor:

"Occasionally, I would do some writing for Ridge and his team. I'd arrive with my notepad, and they would detail the appalling list of ways that America was vulnerable to terror and mass murder. . ."

"I don't know why they sent the anthrax through the mail," one of them said to me. "It would have been much more effective if they had just doused themselves with penicillin, put the anthrax in a salt shaker, and emptied it out the back of a New York subway train..."

"Just hijack a dozen trucks and fill 'em with explosives."

"Or a ship and then sail it into the middle of Seattle."

"I still think the shopping mall suicide bombers would work best."

It is obviously more difficult for a combatant to defend against an assailant employing unfamiliar tactics than it is to defend against what one has been trained to respond to.

Asymmetrical warfare is simply warfare that lacks the "predictability" of traditional military thinking. It is the greatest man-made physical threat to industrialized societies. How seriously do U.S. decision-makers take this threat since September 11, 2001, In *The Right Man: The Surprise Presidency of George W. Bush*, David Frum (who served briefly on President Bush's speech-writing team), describes the atmosphere at the office of Tom Ridge, Assistant to the President and Homeland Security Advisor:

"Occasionally, I would do some writing for Ridge and his team. I'd arrive with my notepad, and they would detail the appalling list of ways that America was vulnerable to terror and mass murder. . ."

"I don't know why they sent the anthrax through the mail," one of them said to me. "It would have been much more effective if they had just doused themselves with penicillin, put the anthrax in a salt shaker, and emptied it out the back of a New York subway train..."

"Just hijack a dozen trucks and fill 'em with explosives."

"Or a ship and then sail it into the middle of Seattle."

"I still think the shopping mall suicide bombers would work best."

The End of Cold War Certainty

If asymmetrical warfare tactics have been around for a long time used with painful regularity over the twentieth century in places like Cuba, Ireland, Sri Lanka and Peru what makes the past decade and a half so dramatically different?

It is that international terrorism has now become the primary threat to world stability, supplanting the danger that someone would finally push the button in the long standing U.S.-Soviet nuclear standoff.

The motives for terrorists to wreck the lives of comfortable people living in prosperous societies include xenophobia, religious fanaticism, embittering poverty and revenge for past humiliations. These phenomena are increasing, not decreasing.

Add a mindset advantage to terrorists' destructive motivations: comfort with the prospect of death. By contrast, death has become an increasingly terrifying prospect in well-to-do societies. Cosmetic surgery, anti-aging creams and personal fitness instructors have become mainstream in the western world. Families of military enlistees have come to dread — and even protest — situations in which their sons and daughters are put in harm's way.

The United States now possesses weaponry unfathomed even a few decades ago. Even the military capabilities of its most well armed traditional allies seem outmoded in comparison. But breathtaking military capacity cannot negate one truism. In any battle of irrationally unafraid underdogs versus rationally

fearful overdogs – with the underdogs aided by the Internet and other inexpensive modern communication technologies – the most powerful side is not *always* going to win. It may win every time on the battlefield, but unconventional attacks have changed the nature of warfare. North America needs a new security focus: defending against what was once the unthinkable.

What can the countries on the terrorists' target list — including Canada — do to lessen the possibility of catastrophes on their own turf? We can do more to mitigate some of the causes of terrorism through diplomacy and foreign aid, but nobody should pretend that generosity and understanding alone will win the day. Canadians must also defend ourselves. In this relatively narrow examination of one of our greatest vulnerabilities — our long, rugged coastlines — the Senate Committee on National Security and Defence argues that, to optimize our chances of survival, the Government of Canada must focus on three imperatives:

1. **An increased emphasis on intelligence as the key to Canada's security;**

2. **A rationalization of Canada's national security resources, making optimal use of resources through better command and control structures, coordination and mandating of personnel;**

3. **The expansion of military resources to a level commensurate with Canada's Gross National Product and the country's international responsibilities (in conjunction with a more credible foreign aid program and upgraded diplomatic representation abroad).**

In this report, the Committee will focus on expanding and rationalizing Canada's military and other national resources with respect to maritime security.

Canada's Coastlines:

The Longest Under-Defended Borders in the World

Canada's southern border with the United States is affectionately known as *"the longest undefended border in the world."* But Canadians have even longer borders: our coastlines with the Pacific, Arctic and Atlantic Oceans. These stretch nearly a quarter of a million kilometers, looking out on more than ten million square kilometers of ocean territory. No country has longer seacoasts than Canada.

After considerable study over the past year, the Committee believes it is fair to define these coastlines on the Atlantic, on the Pacific, and in the Arctic as *the longest under-defended borders in the world*. They are vast, they are vulnerable, and, unfortunately, they are largely unattended.

Committee members understand that the enormity of the territory demands risk assessment. Triage is essential because Canada cannot defend every spot on every coast all the time. But it can be more intelligent about assembling its resources to offer a less penetrable defence.

Lack of appropriate coastal security and defence is a problem for Canadians, and for our American allies. The United States remains very much a target for international terrorists; it is

clearly the bull's eye. Canada, it is fair to say, is on the next ring out. We are so positioned because of our military bonds with America, our similar lifestyles, and our integrated markets.

Furthermore, as the U.S. government is very aware, Canada is a potential conduit for those wishing to strike at the heart of America. The fact that Canada and the United States have the largest trading partnership in the world, with more than 85 per cent of Canadian exports going to the United States, makes attempts to trans-ship terrorist personnel and weaponry through Canada to the United States more a question of "when" than "if." The likelihood of a direct attack on Canada itself falls within the same realm of probability.

By definition, surprise attack is essential to the type of asymmetrical warfare practiced by terrorists. The use of commercial aircraft as weapons in the attacks of September 11, 2001, was a stunning surprise. As a result of that shock, security at world airports has been tightened (although not, in Canada, to the degree that the Committee has recommended).

Battling the Unknown

Where will the next shock come from? It may again descend from the air, but it is just as likely to come from the sea. Perhaps from a container given that only a small percentage of containers are searched at U.S. or Canadian ports. Or, through the hijacking of a commercial vessel. Or, loaded onto small vessels the kind that smugglers have used successfully for centuries to unload in remote coves and the neglected smaller ports that dot Canada's coastlines.

Again, the Committee is not so naïve as to believe it possible to put up an impenetrable "Maginot Line" along Canada's coastlines that would seal them off from unwanted visitors. The cost would be unfathomable. The Committee believes, however, that the Government of Canada could make much more effective use of its resources in offering Canadians and our American neighbours a more reasonable and effective system of coastal security and defence.

Awakening Canadians

This report represents a continuation of the Committee's long-term evaluation of Canada's ability to contribute to North American security and defence. It comes in the wake of four other reports published by the Committee over the past two years related to Canada's capacity to defend itself and contribute to continental security.

If it seems strange for a Senate committee to continue to expend so much time and energy pursuing this issue, we offer two very good explanations:

- We hold that the first priority of any national government should be the security of the nation and the physical protection of its citizens – that is why nations were invented.

- We are convinced that Canadians' peace-loving nature is a double edged sword: Canadians' distaste for violence too often makes us turn our backs on the threat of

violence, rather than seeking remedies to lessen its probability.

In the words of **Dr. Danford W. Middlemiss, Professor of Political Science at Dalhousie University**, in a recent appearance before the Committee:

> *"Canadians and their governments do not take national defence or national security seriously, in part because, first, they have historically been blessed with good luck, and, second, because of their fortuitous geostrategic position alongside our friendly superpower to the south."*

Canada's geostrategic position, however, is not *completely* fortuitous (especially considering that a key terrorist objective is to wreak destruction on our next-door neighbour). Furthermore, living right next to the world's only superpower entails responsibilities. All of North America must be defended if people anywhere in North America are to be defended. That means that Canada has a serious role to play. We Canadians do not have to join the United States on every security initiative that country decides to take. But helping to secure the perimeter of North America makes extremely good sense in terms of our own survival. It is not just the American way of life that is at stake, but also the *Canadian* way of life.

For both moral and practical reasons, Canada cannot afford to be the weak link in the security of North America.

Focus on Maritime Security

This report focuses on Canada's ability to defend its territorial waters and help police the continental coastline. In some respects it takes up where ***Defence of North America; a Canadian Responsibility*** (September, 2002) left off. It will be followed by future Committee reports on emergency preparedness, intelligence and other aspects of Canada's security capabilities. These reports are designed as interlocking building blocks in the construction of a national security policy founded on the optimal use of Canada's resources.

The report occasionally takes note of the federal government's responses to the recommendations of earlier reports. But its main thrust is to address maritime security issues that the Committee has not specifically addressed before. The focus will be on Canada's littoral – our coastal waters. We need to determine how Canada can best plug the gaps in the surveillance, policing and defence of these waters.

The Issues We Address

The main issues addressed by the Committee in this report are:

1. **CANADA'S LACK OF SECURITY RESOURCES ON ITS COASTS**
2. **THE NEED TO IMPROVE SURVEILLANCE**
3. **THE NEED TO IMPROVE INTELLIGENCE**
4. **THE NEED TO IMPROVE CANADA'S INTERDICTION CAPABILITY**
5. **THE NEED FOR A NEW STRUCTURE AT THE TOP**
6. **THE NEED FOR ENHANCED INTERNATIONAL COOPERATION**

The general concern of the report was well expressed by one of our many insightful witnesses:

"I am glad I do not have to sit down with my former colleagues, the United States Navy, and have them say to me, "Our Coast Guard looks over the first 200 miles and then the Navy takes over. How does it work in Canada?" I would say "I can tell you about outside 200 miles, but you do not want to hear about it inside 200 miles." **Rear Adm. (Retired) Bruce Johnston, Former Commander, Canadian Maritime Forces Pacific**

CHAPTER ONE:

Canada's
LACK OF RESOURCES
in its Coastal Waters

> *"At the national level, virtually all of the organizations involved directly or indirectly in maritime security appear to have significant capacity problems. The escalator phenomenon prevailed during the 1990s fewer and fewer dollars chasing greater and greater responsibilities."* **John F. Thomas, Partner, BMB Consulting Services, Former Coast Guard Commissioner**

The Committee's third report in this series, ***For an Extra 130 Bucks... Update on Canada's Military Crisis*** (November, 2002), outlined in detail the lack of hardware and personnel available to Canadian Forces after more than a decade of cutbacks in Canada's military spending. Since the focus of this report will be on new approaches and new roles, we will keep this chapter on resource deficiencies to minimum. However, to put the later chapters of the report in context, the Committee decided to begin with this brief sketch of some of the resource problems our Navy and other departments and agencies are faced with in attempting to secure our coasts.

It will not take readers long to recognize that Canada is not in the same league as countries like Japan, which uses 130 maritime patrol aircraft for surveillance of a land mass equal to

38 per cent of the province of British Columbia.[1] Or the United States, whose Coast Guard is generally regarded as the third-largest navy in the world. Or Australia . . . the list goes on.

In January, 2003 Transport Minister David Collenette announced a five-year package of initiatives of up to $172.5 million to enhance the security of Canada's marine transportation system and maritime borders. This was an encouraging initiative but, at an average of $34.5 million a year, it is only a modest down payment on what is required if Canada's maritime defences are going to be shored up to a reasonable level.

Improved policy, coordination and deployment of resources will take Canada a long way toward this end, but all the improved structuring in the world is incapable of countering inadequate resources.

Inadequacy of Funding: The Canadian Coast Guard

The Canadian Coast Guard (CCG) is rusting out. Although the CCG possesses 107 ships (see appendix IX, Volume 2), the majority of them are reaching the end of their useful lives and the federal government must make a decision soon as to whether to replace many of these vessels or reduce their tasks. **Charles Gadula, Director General, Fleet Directorate, Marine**

[1] Testimony of Dr. James A. Boutilier, Special Advisor (Policy), Marine Headquarters, Department of National Defence.

Services, CCG told the Committee that it will cost an estimated $350 million to replace those vessels that need to be replaced now. This resource issue is of particular interest to the Committee, since this report will be recommending an *increase* in CCG tasks, not a decrease.

When the Chair of the Committee cited a report that the CCG was forced to break off an exercise with U.S. counterparts on the West Coast, **Sylvain Lachance, Acting Director of the General Fleet**, acknowledged that money is short:

> **Mr. Lachance:** "We certainly have a capital problem."
>
> **Sen. Kenny:** "You cannot buy new ships, is that right?"
>
> **Mr. Lachance:** "Not enough, that is correct."

The Canadian Coast Guard now falls under the jurisdiction of the Department of Fisheries and Oceans. Regarding the replacement of CCG vessels, the Departmental written response was that "the Department of Fisheries is going through a reassessment and realignment" process from which will flow a capital plan for ship replacement. As of July, 2003 that plan was several months from completion. Taking into account the need for government approval, plus the process of issuing requests for proposals and tendering contracts, plus the time it takes to build vessels, it is the Committee's assessment that given current government priorities, it is likely to be 2010 at the earliest before the Canadian Coast Guard sees any new vessels.

Services, CCG told the Committee that it will cost an estimated $350 million to replace those vessels that need to be replaced now. This resource issue is of particular interest to the Committee, since this report will be recommending an *increase* in CCG tasks, not a decrease.

When the Chair of the Committee cited a report that the CCG was forced to break off an exercise with U.S. counterparts on the West Coast, **Sylvain Lachance, Acting Director of the General Fleet**, acknowledged that money is short:

> **Mr. Lachance**: "We certainly have a capital problem."
>
> **Sen. Kenny**: "You cannot buy new ships, is that right?"
>
> **Mr. Lachance**: "Not enough, that is correct."

The Canadian Coast Guard now falls under the jurisdiction of the Department of Fisheries and Oceans. Regarding the replacement of CCG vessels, the Departmental written response was that "the Department of Fisheries is going through a reassessment and realignment" process from which will flow a capital plan for ship replacement. As of July, 2003 that plan was several months from completion. Taking into account the need for government approval, plus the process of issuing requests for proposals and tendering contracts, plus the time it takes to build vessels, it is the Committee's assessment that given current government priorities, it is likely to be 2010 at the earliest before the Canadian Coast Guard sees any new vessels.

John Adams, Commissioner of the Canadian Coast Guard, acknowledged that the CCG is currently "hurting" for funds. *"Immediately after 9/11, we were given an injection of funds to help us keep our vessels out longer, but that money has now dissipated."* A reference to reports that there have been shortages of both equipment and clothing for Coast Guard personnel elicited the following response from Mr. Lachance: *"There may be cases, but it is not widespread."*

Although it is not properly funded for the role, the Canadian Coast Guard has begun to conduct security surveillance upon the request of other government agencies such as the RCMP and the Canadian Navy. Turning surveillance into intelligence, of course, requires the capacity to report the results of surveillance. Unfortunately, the Canadian Navy is currently better able to communicate with the U.S. Navy than it is with the Canadian Coast Guard:

Sen. Banks: "A Canadian frigate . . . can join an American task force, or vice versa, and immediately be plugged into everything and there is no communications problem at all, but the Canadian Navy cannot do the same thing with the Canadian Coast Guard."

Capt. Larry Hickey, Asst. Chief of Staff, Plans and Operations (for Maritime Forces Atlantic, DND: "Right."

Sen. Banks: "That is just really stupid."

Capt. Hickey: "That is a function of investing the hardware and the systems need to pass the information."

John Adams, Commissioner of the Canadian Coast Guard, acknowledged that the CCG is currently "hurting" for funds. *"Immediately after 9/11, we were given an injection of funds to help us keep our vessels out longer, but that money has now dissipated."* A reference to reports that there have been shortages of both equipment and clothing for Coast Guard personnel elicited the following response from Mr. Lachance: *"There may be cases, but it is not widespread."*

Although it is not properly funded for the role, the Canadian Coast Guard has begun to conduct security surveillance upon the request of other government agencies such as the RCMP and the Canadian Navy. Turning surveillance into intelligence, of course, requires the capacity to report the results of surveillance. Unfortunately, the Canadian Navy is currently better able to communicate with the U.S. Navy than it is with the Canadian Coast Guard:

> **Sen. Banks:** "A Canadian frigate . . . can join an American task force, or vice versa, and immediately be plugged into everything and there is no communications problem at all, but the Canadian Navy cannot do the same thing with the Canadian Coast Guard."
>
> **Capt. Larry Hickey, Asst. Chief of Staff, Plans and Operations (for Maritime Forces Atlantic, DND:** "Right."
>
> **Sen. Banks:** "That is just really stupid."
>
> **Capt. Hickey:** "That is a function of investing the hardware and the systems need to pass the information."

While the Canadian Coast Guard is now being asked to play a surveillance (but non-constabulary) role in the furtherance of national security, it clearly does not have the resources it needs, let alone those required for a more muscular role envisioned by the Committee. In fact, the Auditor General reported in December, 2000 that the Canadian Coast Guard is trying to perform five different sets of duties without proper funding from the government departments and agencies that are benefiting from CCG tasking.

Inadequacy of Funding: The Canadian Navy

The Committee was told by a number of senior naval officers that it is *not* Canadian Forces policy to continually patrol Canadian waters, nor to play more than a support role (primarily surveillance and intelligence) in defending Canadian waters through interdiction of undesirable vessels.

During World War II Canada's Navy played a vital role in sinking German submarines and protecting Canadian ships in and around Canada's east coast and the Gulf of St. Lawrence. To the Committee's knowledge, no Canadian government has ever instructed the Navy to do away with its patrol of the country's home coasts. Nevertheless, such patrols were largely abandoned over the years. Nor have they been restored now that new threats have emerged.

This is partially a matter of attitude as the mindset in the Canadian Forces has generally been that naval vessels are best

put to sea defending Canadian interests in other parts of the world, rather than defending Canadian shorelines. It is also a matter of practicality; naval vessels are often too big and some are too slow to conduct efficient interdiction roles close to Canada's coastlines. But it is also a matter of funding.

Whether the Canadian Navy continues to play the role it now plays in defending coastal waters - largely one of surveillance - or whether it is called upon to become more involved in interdiction, the Navy is under-funded. If the Navy were called upon to upgrade its interdiction capabilities, it would need new ships, such as cutters that can move quickly and far less expensively than frigates.

Sunken Fortunes

On June 30, 2003, **Rear Admiral Glenn Davidson, Commander of the Maritime Forces in the Atlantic (MARLANT)**, stated that the Navy was "taking a pause" for a year to try to put its house in order. The Navy has finally been forced to come to grips with a lack of funding and of rested personnel. Sixteen of its eighteen sea-going vessels and 97 per cent of its personnel have done service in the Persian Gulf since September 11, 2001. Canada is down to one active ship in the Persian Gulf and has informed NATO that it will not rejoin the NATO Standing Naval Force until the latter part of 2004.

The 12 frigates owned by Canada's Navy are middle-aged and will soon require their major midlife refits to perform their duties. Moreover, given the extremely high usage rate of the frigates in the Persian Gulf and elsewhere since September 11,

2001 the Navy's ability to react to national and international crises has become severely limited.

The Committee has already commented on the sad state of the *Sea King* helicopter fleet. During the height of Canadian participation in the war on terror, two Canadian ships (*HMCS Regina and Algonquin*) sailed without helicopters on board. Recently, Canada's Air Force has informed Canada's Navy that it will be unable to provide more than one serviceable *Sea King* on each coast for deployment on board ship at any given time. Helicopters, of course, are the eyes and ears of a fleet, and can often be used to deal with potential threats before they get near a combat ship.

Naval Surveillance

The Canadian Navy's main role in coastal defence at the moment - and perhaps far into the future - is coordination of surveillance. Let us assume that the Navy takes on no other significant responsibilities for coastal defence. Does it have adequate resources to perform its current role? It is worth examining the Navy's capacity to coordinate surveillance under seven headings:

1. **Aurora Air Surveillance**
2. **High Frequency Surface Wave Radar**
3. **Satellite Surveillance**
4. **Arctic Surveillance**
5. **Maritime Coastal Defence Vessels**
6. **Drones- Unmanned Aerial Vehicles**
7. **Dirigibles**

1. Aurora Air Surveillance

Canada provided a maritime patrol detachment of Aurora aircraft in the Persian Gulf for 18 months, up to July 2003 reducing the capability of the Canadian Forces' ability to adequately patrol Canadian coastal waters. Aurora patrols off the East and West Coasts were mostly restricted to about one a week. Even the semi annual surveillance and sovereignty flights across the Arctic have not been conducted for at least two years. The Aurora fleet is undergoing a modernization program, but only 16 of 18 aircraft will be upgraded due to financial limitations. Moreover, the three Arcturus aircraft used for training and visual surveillance will be retired in 2005. Ergo, there will continue to be limited resources available for "coastal surveillance flights" in the foreseeable future.

In the Navy's Maritime Command Impact Study for 2003 obtained by the Ottawa Citizen and published on Sept. 27, 2003, the option of hiring private companies to conduct sovereignty patrols along Canada's east and west coasts is put forth. The reason: budget cuts and equipment shortages have hurt the military's ability to do the job: *"Despite excellent working relations with the Air Force, maritime air support is dwindling."*

Here are a few examples of testimony heard by the Committee with regard to lack of Canadian Forces resources for air surveillance off our coasts:

> *"We have no standing naval patrols on either coast that are capable of keeping watch over our maritime littoral . . . The Canadian Air Force lacks the resources for aerial reconnaissance over any of our major ocean and sea going*

areas. When they conduct occasional patrols, they are forced to use antiquated aircraft, the Aurora patrol aircraft. These antiquated aircraft are functioning with obsolete sensor systems and without the latest technology." **Prof. Wesley K. Wark, Assoc. Prof., Dept. of History, Munk Centre for International Studies, University of Toronto**

"I do not have a great deal of difficulty at the moment with ships being deployed in the Middle East. I have a bit of difficulty with Aurora aircraft being deployed in the Middle East when we have few assets to conduct basic surveillance at home." **James C. Kelly, Research Fellow, Centre for Foreign Policy Studies, Dalhousie University**

" . . . One must bring into question the ability of the Aurora fleet to carry out the over-ocean surveillance missions and the cost of doing so. At present, the full capability for this is not being used. **Peter T. Haydon , Senior Research Fellow, Centre for Foreign Policy Studies, Dalhousie University**

2. High Frequency Surface Wave Radar Surveillance (HFSWR)

One of the most positive developments in coastal surveillance is the government's commitment to this new type of radar. High frequency electromagnetic signals are vertically polarized and propagate along the ocean surface. Thus, they can detect low flying aircraft and surface targets beyond the horizon. The HFSWR test models in Newfoundland can operate out to approximately 200 nautical miles virtually unaffected by weather conditions and are operational in all but the most severe of seas. This radar will go a long way to upgrading the

current patchwork system of coastal surveillance, which is too often based on projections of where a vessel appeared to be headed when it was spotted, rather than producing "real time" pictures of where vessels are located at any given time.

The government is currently funding two pilot installations (Cape Bonavista and Cape Race, both in Newfoundland) with what the Committee was told was a government commitment to "five or six more." The plan is to have these radar installations scanning approaches where vessel traffic is greatest. This exciting world class technology, developed in Canada, is likely to be introduced by other countries, such as the United States and Australia, before Canada has it up and working. As this report went to press, the proposal to put this technology in place had not even gone to Treasury Board.

3. Satellite Surveillance

The Committee was told that Canada has no dedicated satellite surveillance capability, and rarely makes use of satellite images from private companies other than Department of Fisheries and Oceans contracts to track oil slicks from ships. Since satellite surveillance is not a line item in the Navy's budget, any decision to purchase satellite coverage from a private company in any given situation is not a quick and easy response.

Dedicated satellite surveillance appears to be too costly for Canada's military pocketbook, even if funding were increased significantly (see appendix XIII, Volume 2). Obtaining the desired coverage with a commercial imaging satellite would cost about $140,000 a day, per surveillance area, which works out to $51 million a year. Satellites have the advantage of being

able to survey a large area with different levels of resolution. However, DND notes that satellites typically only visit an area once every 24 hours, and it might not be possible to refocus on a target the second time around. Given the cost, the Committee is not critical of the Navy's lack of satellite surveillance capacity. It simply notes the lack of this capacity.

4. Arctic Surveillance

Charles Gadula, Director General, Fleet Directorate, Marine Services, Canadian Coast Guard, told the committee that the CCG's deployment for surveillance in the Arctic is limited to six-ship coverage for 90 days each year. He added that, with global warming, *"Our view is that there will be a greater need for Canadian government icebreaker support in the Arctic, and we will need the capital replacement of Coast Guard ships to take this into account."*

Dr. James A. Boutilier, Special Advisor (Policy), Maritime Forces, Pacific Headquarters, Department of National Defence, testified that surveillance of the Arctic by Canada's armed forces is largely a myth:

> *"Experts on the Arctic predict that commercial trans-arctic shipping may be only a decade away. The Arctic sea route reduces the Northern Europe Northeast Asia voyage by roughly 4,000 nautical miles. We have gone for 45 years without the ability to move major naval assets into the Arctic. My colleagues who work in the Arctic maintain that it is simply a question of time before there will be commercial trans Arctic shipping. All of the evidence I have been able to deduce is that our presence in the Arctic has been largely fictional."*

The Committee knows of no government plans to increase surveillance in the Arctic. Presumably, it could eventually decide to do so through the use of unmanned aerial vehicles (UAVs) - strategic drones. The Arctic is unlikely to present a terrorist threat, but there remain issues of sovereignty, safe transport, and oil and mineral rights for which UAVs may prove useful.

5. Coastal Defence Vessels

The Navy's maritime coastal defence vessels (MCDV's) are not, in fact, coastal defence vessels. These ships are used primarily for training naval reserves. The recent purchase of 12 of these vessels, therefore will not add appreciably to Canada's coastal defence capabilities. **Peter T. Haydon, Senior Research Fellow at the Centre for Foreign Policy Studies, Dalhousie University,** told the Committee that the Canadian Navy needs *"a new kind of coastal patrol vessel"* capable of moving as quickly as frigates but able to stay at sea for two to three weeks. **Vice-Admiral Ron Buck** told us that the Navy is contemplating new vessels that could be used for both training and patrol, but not only have they not been built yet, they have not even been designed:

> *"We have a plan to design other vessels that will be used primarily as training vessels, but they will also do inshore patrol. They will have a higher speed. They are in the defence services program. They are awaiting departmental approval and they will be in the 50 tonne range."*

The Navy is currently so overtaxed performing what it believes to be its primary role in blue water engagement far from Canadian shores that it is unlikely to attach any kind of priority to upgrading its coastal defence capabilities.

6. Drones

The Army has acquired a tactical unmanned target acquisition and surveillance drone, the Sperwer UAV. It will be deployed with Operation ATHENA in Afghanistan. Clearly, if the Army finds drone surveillance useful and economic, the Navy would be interested in using them for coastal surveillance.

Drones permit beyond-line-of-sight surveillance, and have been adopted for surveillance by many countries since the Americans first introduced them to the battlefield in the first Gulf War. The Department of National Defence website quotes **Captain Nathaniel Ng, Director Land Requirements:** *"We'll actually be able to see what's over that next hill or on the other side of the wall. It gives the commander a real-time image of what's going on out there."*

Eventually, the tactical UAV system is intended to be one component of Intelligence Surveillance Tactical Air Reconnaissance (ISTAR), a seamless surveillance and communications system linking soldiers and commanders up and down the chain of command. The Army plans to acquire smaller drones for use at the company level and below.

> *"UAVs are ideal for dull, dangerous and dirty missions,"* Capt Ng observes. *"Why have a pilot flying over an area for ten*

hours when a UAV can do the job? And why put a pilot at risk when a UAV can gather the information?"

There is a difference between strategic drones and tactical drones. The Committee considered the option of using the recently fielded Global Hawk UAV for potential high level strategic surveillance of Canada's shores. These large UAVs are capable of long hours on surveillance station (up to 24 hours) and from high level can surveil a large area (approximately 40,000 square kilometers). The down side to these UAVs is the present cost, in the neighborhood of US$20 million - per copy and the support equipment and staff required to operate them. Thus, the Committee has decided to discard the option of strategic drones and will be recommending more cost-effective options for coastal surveillance.

The Committee believes that the use of tactical drones for surveillance should be considered by the Canadian Navy, given their apparent effectiveness and relatively inexpensive cost.

7. Dirigibles

Most Canadians probably associate blimps with aerial shots at sporting events. But, used in conjunction with new optical technology, they can be very useful for security surveillance. The U.S. Border Patrol and Homeland Security agents have begun using a blimp to patrol Pacific Coast waters. It is equipped with a high resolution camera and the Littoral Airborne Sensor Hyper spectral (LASH), an optical system that uses size and colour to identify objects that would otherwise blend in with their surroundings. The LASH system, in itself, cannot assure that an anomaly is a proper target, but it can do so in conjunction with high resolution cameras and drones.

In that the Navy cannot assemble the money or personnel to fully sustain its blue water role over the next year, it is unlikely to even think about investing in dirigibles.

Inadequate Funding: RCMP

The RCMP is supposed to have some policing responsibilities both at major Canadian ports and on the Great Lakes and other internal waters, but testimony showed the agency to be short of resources to carry out its mandates.

Local police and port security personnel have constabulary duties at the ports of Halifax, Vancouver and Montreal, but the RCMP through its national ports project has been reviewing

security gaps at these ports that have been created by the infiltration of organized crime. In 2002 it began to head up intelligence-led integrated teams called National Ports Enforcement Teams at the three ports, working with other key players such as CCRA and the local police force of jurisdiction. Their mandate includes national security, organized crime and other criminality.

With respect to the Great Lakes, while the Canadian Coast Guard has a presence, its primary roles are search and rescue and boat safety. The interdict mandate belongs largely to the RCMP. The RCMP are under-equipped and under-funded to conduct these tasks.

The RCMP at the Three Major Ports

According to **Supt. Ken Hansen, Director of Federal Enforcement,** over the next five years the RCMP will receive $11.5 million of the federal government's $172.5 million Maritime Security package announced in January. That amounts to an average $2.3 million a year, approved in May, 2003.

Some of this funding will pay for enhanced criminal record checks on port employees, and for Armed Ship Boarding Training for RCMP members. The RCMP believes that it has received sufficient funding for these two programs. However, the funding was enough for only eight additional investigators at the three major ports, and the RCMP does not feel that this is adequate.

The third portion will pay for eight investigators spread among the three major ports, new posts for the RCMP who will supposedly manage the undermining of the organized crime that has entrenched itself over the years. The RCMP will therefore help close security gaps. In the words of Supt. Hansen:

> *"Any organized crime presence in a port will increase the potential for terrorist attack, because there is the possibility of corruption . . . you do not have control over what is in the containers, where the port workers are, where the containers are, and so on."*

In other words, when holes are opened for criminals, they are opened for everyone. Closing these holes is to be accomplished in conjunction with personnel from the Canadian Customs and Revenue Agency and local police, with the RCMP taking the lead. Supt. Hansen was bluntly honest with the Committee in saying that the RCMP had recognized that the new government money with which it was supposed to fund this huge new task was insufficient. As a result, the RCMP has been forced to take 16 officers from other assignments and redeploy them at the ports.

This might not constitute a problem if the RCMP were a rich agency with extra personnel and funds to spare. But it is no secret that it is not. For example, Senator Atkins asked **RCMP Assistant Commissioner W. A. Lenton** how many helicopters the RCMP, the agency responsible for interdiction on Canada's coasts, has available to it across the country. Assistant Commissioner Lenton began to count them on one hand.

Sen. Atkins: "That is pretty thin."

A/Commr. Lenton: "Resources are thin, sir."

The RCMP asked for funding for 24 officers for the three major ports. The government funded only eight officers, so the RCMP was forced to make up the difference. Even then, it is clearly understaffed in the ports. An RCMP liaison officer to the Committee sent us a document which states that "*experience has shown that the original estimate of 24 positions was too low. The displacement of crime from major ports to smaller ports such as St-John's, Saint John, Quebec City, Hamilton and Prince Rupert is also a growing concern.*"

The RCMP on the St. Lawrence and on the Great Lakes

While Canada's Atlantic and Pacific coasts receive much of the attention, it is our border waters with the United States the St. Lawrence River, the Great Lakes, and other adjoining waters that some experts see as having the greatest potential for terrorist activities.

"I would think, from a security point of view, the highest threat areas are from Vancouver down to the U.S.; the Great Lakes; and from Nova Scotia and New Brunswick down to the U.S. I am not talking about vessels coming into Canada, but going from Canada

to the U.S." **John F. Thomas, Partner, BMB Consulting Services, Former Coast Guard Commissioner**

When **Supt. Hansen** was asked what he perceived to be the biggest challenges to the RCMP in its role of countering terrorism across the country, the first one he mentioned was *"a lack of capacity to conduct armed ship boarding in the St. Lawrence Seaway, although the new funds will give us the capability on either coast."*

A lack of capability to interdict on the St. Lawrence Seaway constitutes a major hole in Canadian security, as well as in North American security. On the East and West Coasts, the RCMP often uses Canadian Coast Guard vessels for interdiction. But that capacity has not been developed on the Seaway. So a lack of CCG capability amounts to a lack of RCMP capability.

"It is not just a matter of getting a platform. We have done 23 armed boardings in the last five years. All but one have been on either coast. There has never been a need in the past to conduct them. Therefore, we have not built that capacity."
Superintendent Ken Hansen, Director of Federal Enforcement, Royal Canadian Mounted Police (RCMP)

Does the fact that nearly all armed interdictions have been done on Canada's East and West Coasts mean there is no illegal behaviour occurring on the waters between Canada and the United States? Hardly. The amount of smuggling that has taken place on these waters over the years is legend, and if smuggling is easy, other possibilities clearly exist.

John F. Thomas, the former Coast Guard Commissioner, outlined what he perceives to be the problem with small boats essentially behaving as they please on these waters:

> *"Pleasure boats are driven or sailed from Canada to the U.S., and operation licensing is required. The licensing body is the CCRA, not the Coast Guard. That function will be transferred to the Coast Guard. Currently, those licences are not systematized, they are put in a box on a shelf. If you want to check who is driving a particular boat and confirm that the operator should validly have that boat, there are no systems that allow you to do that right now.*
>
> *People do come in on the container ships, and so on, but some of the smuggling has been on fairly small boats. Drug smuggling is done on small boats. Pleasure boats could do all of the [terrorist activities] we are talking about. That is the area I see as being missed out . . . We are starting to focus more and more on the larger commercial vessels that are seen as being a primary threat, but we need to focus equally on the smaller vessels because I see them as an even higher risk."*

Between them, the RCMP and the Canadian Coast Guard admit that they do not have the resources to even begin to address this higher risk.

This chapter has focused on the shortage of resources at the Canadian Coast Guard, the Canadian Navy, and the RCMP. We encountered many other areas in which government funding has failed to respond to the magnitude of the threat that now faces all North Americans.

We heard evidence that CanMarNet, the information-sharing system between federal agencies and departments that is

supposed to lead to a more coordinated shield against terrorism, is little more than a website where items of possible interest can be posted. A proposal for a more sophisticated information sharing system, called MIMDEX, has only been slowly working itself through the system, and is waiting for approval from Treasury Board.

We heard evidence that no new money has been diverted since September 11, 2001 to intelligence research for graduate students or academics that might direct them into the intelligence field.

These are issues that will be addressed in following chapters. This chapter is here only to remind Canadians that all the new approaches to surveillance, intelligence, cooperation, administration and policy are likely to come to nothing if adequate resources are not made available in the crucial area of national and continental security. So far, north of the Canadian-U.S. border, they have not been.

CHAPTER TWO:

The Need for BETTER SURVEILLANCE *of Canada's Coastal Waters*

"The surveillance problem on our coast . . . is enormous. The areas of responsibility are huge, with the bays along the coastline. Against a determined and clever opponent, we are very vulnerable." **(Retired) Commodore Hans Hendel, Consultant, Canadian Forces Staff College**

"We have no system in place to provide for any kind of systematic surveillance of our maritime area, not on the East Coast, the West Coast, the Arctic, Great Lakes or St. Lawrence Seaway . . . We have no standing naval patrols on either coast that are capable of keeping watch over our maritime littoral. The Canadian Air Force lacks the resources for aerial reconnaissance over any of our major ocean and sea going areas." **Prof. Wesley K. Wark, Assoc. Prof., Dept. of History, Munk Centre for International Studies, University of Toronto**

"You are looking for something that is not quite right and only by looking at everything can you decide what is not quite right." **Peter T. Haydon, Senior Research Fellow, Centre for Foreign Policy Studies, Dalhousie University**

Domain Awareness

Watching our Waters

"Domain awareness" refers to the degree that Canadian enforcement authorities know what is going on in their jurisdiction – both on Canada's land mass and in its coastal waters. Those coastal waters include:

TERRITORIAL SEA: Canadian territory stretching 12 nautical miles off coastal base lines and charted according to treaties in the Great Lakes and border rivers; (see appendix XII, Volume 2)

CONTIGUOUS ZONE: An additional 12 nautical miles beyond territorial seas; by international law, Canada is allowed to prevent infringement of customs, fiscal, immigration or environmental laws up to 24 nautical miles from its coasts; (see appendix XII, Volume 2)

EXCLUSIVE ECONOMIC ZONE: Areas of the high seas extending beyond the contiguous zone extending out to 200 nautical miles from the coastline in which Canada is allowed jurisdiction over natural resources. Canada can generally only intercept and board vessels with permission of the flag state, if there is a national security concern, or if Canadian authorities are in hot pursuit from territorial waters (see appendix XII, Volume 2)

The Committee made several recommendations in ***Defence of North America: a Canadian Responsibility*** (September, 2002), to improve surveillance of Canada's coastal waters

and ships approaching Canada's coastal waters by using a multifaceted "layered approach." The Committee recommended:

- **Adoption of a layered approach of reporting and monitoring to provide timely warning of vessels approaching Canadian waters; (Recommendation #1 page 13)**

- **That Canada negotiate reciprocal arrangements with other maritime nations to provide notice to one another when vessels are departing for each other's territorial waters; (Recommendation #4 page 14)**

- **Mandatory reporting procedures be introduced whereby all vessels (of a displacement to be determined by Canadian regulators) planning to enter Canadian waters be required to report from their departure harbour as to their Canadian destination and estimated time of arrival, with periodic updates during their voyage and upon arrival; (Recommendation #5 page 14)**

- **A requirement that vessels (of a displacement to be determined by Canadian regulators) intending to enter Canadian waters be equipped with transponders to permit electronic tracking of all approaching vessels; (Recommendation #7 page 14)**

- **New security measures on the Great lakes including:**

  a) **Mandatory reporting for all vessels (of a displacement to be determined by Canadian regulators) to Canadian authorities 24 hours prior to anticipated entry into Canadian Great Lakes ports;**

b) All vessels (of a displacement to be determined by Canadian regulators) intending to operate in the Great Lakes region be equipped with transponders to permit electronic tracking by Canadian authorities. This requirement would have the added benefit of greatly improving the precision of search and rescue;

c) Mandatory daily reporting to Canadian authorities for all vessels (of a displacement to be determined by Canadian regulators) operating in Canadian national waters; and

d) Canada's Great Lakes reporting stations be responsible for receipt and coordination of these reports and for communication with policing agencies.
(Recommendation #8 page 15)

Progress Report

Coastal surveillance is one area in which the government has made some progress, although at a less urgent pace than the Committee would have wished, and with a smaller funding commitment than the Committee believes is necessary.

Witnesses informed the Committee that several measures have been taken or will be taken to improve Canada's ability to identify vessels, crew, passengers and cargo that might represent an approaching or arrived threat. Some of the measures that have been introduced or announced include:

Loading in Foreign Ports

Canada is implementing a 24-hour advance notification rule for marine cargo importation. Ocean carriers and freight forwarders intending to ship to Canada will be required to submit data on their cargo to the Canada Customs and Revenue Agency (CCRA) at least 24 hours before loading in a foreign port. The data will be sent electronically, and will be processed by CCRA automated targeting systems. Based on risk assessment, Customs officers will identify certain containers for examination prior to loading.

This rule reflects United States procedures and will provide a consistent reporting requirement for North American marine shipments. It will not be mandatory until April, 2004 to give companies time to prepare their operations and systems for implementation.

Entry into Canadian Waters

Foreign ocean-going vessels entering Canadian waters must obey a 24-hour rule and a new 96-hour rule. These rules relate to the amount of notice that ships must give to the Canadian Coast Guard-Department of Fisheries and Oceans in advance of their entry into Canadian waters. The 24-hour rule is mandatory.

The 96-hour rule is not mandatory, in the sense that there is no legal regulation behind it. The 96-hour rule came into being after the September 11, 2001 terrorist attacks, when the Coast Guard issued a "Notice to Mariners" directing all ships to also report 96 hours before entering Canadian waters.

The 96-hour rule was an initiative of the Interdepartmental Marine Security Working Group. The Group is still discussing co-ordination issues related to the implementation of the rule, whether to make it mandatory, and what type of information ships will have to provide.

Automated Identification System

AIS is a shipboard broadcast system that acts like a continuous and autonomous transponder. Using the VHF maritime band, it broadcasts information such as ship name, course and speed, and registration.

AIS was central to the December, 2002 International Maritime Organization (IMO) Conference that developed maritime security amendments to the *International Convention for the Safety of Life at Sea*. A key change was the requirement that AIS be installed on all ocean-going ships of 300 gross tonnage and more, on cargo vessels of 500 gross tonnage and more not engaged on international travel, and on passenger ships irrespective of size. The agreed to deadline for compliance was December 31, 2004.

Canada supports the IMO decision. Transport Canada is taking the lead in developing new regulations to implement the AIS provision. The Coast Guard will develop the shore-based receiver component of the AIS system. By the end of 2004, the above types of ships entering Canadian waters will be required to have a transmitting AIS on board.

International Ship and Port Security (ISPS) Code

This is one of the most far-reaching amendments agreed to at the IMO conference. Transport Canada notes that the Code "seeks to establish an international framework of co-operation between governments, government agencies and the shipping and port industries in order to detect and take preventive measures against security incidents affecting ships or port facilities used in international trade." The Code comes into effect on July 1, 2004.

Transport Canada – as the Government's designated authority – will implement the ISPS Code. The Department has said that its key responsibilities include "approving ship and port facility security assessments and plans, verifying compliance with the ISPS Code's requirements, and exercising control and compliance measures on foreign ships in Canada." The Code will impose significant requirements on shipping companies, port operations and governments, including the development of security plans and assessments. Transport Canada will spend $ 17.7 million over the next five years on the regulatory and inspection costs.

Improved Coast Guard Surveillance

Witnesses told the Committee that the Canadian Coast Guard has become much more cooperative in identifying and tracking suspicious ships on behalf of other agencies, such as the RCMP, Canada Customs and Revenue Agency and the Canadian Navy. Before the Interdepartmental Marine Surveillance Working Group (IMSWG) was created to improve cooperation between government departments and agencies, there had been complaints that the Coast Guard was not always responsive to surveillance requests from policing agencies. Now it reportedly asks enforcement agencies what they require in terms of

providing identification of vessels of interest, tracking vessel progress, and providing helicopter support for surveillance.

High Frequency Surface Wave Radar

Please see discussion in Chapter 1, page 21.

Drones

Please see discussion in Chapter 1, page 25.

Great Lakes Screening

Enhanced security screening procedures for ships entering the St. Lawrence Seaway Great Lakes system (introduced in the aftermath of September 11) have been refined and agreed to by Canadian and U.S. authorities and were introduced at the opening of the 2002 shipping season.

Ships must report to the Canadian and U.S. Seaway management corporations 96 hours before they enter the St. Lawrence Seaway or Great Lakes. The U.S. Coast Guard and the Canada Customs and Revenue Agency special analysis units conduct the initial screening of the ship's information and submit the crew and passenger list to a centralized information centre.

Security boardings may take place before vessels enter the St. Lawrence Seaway or Great Lakes. Security boarding typically take place at Pointe-aux-Trembles or Montreal. But, depending on the case, a boarding could take place at Sorel or perhaps as

far away as Quebec City. A ship can be boarded if it does not report, reports incompletely, or is suspect for some other reason. Based on Transport Canada's assessment of the risk, it decides which Canadian federal government departments and agencies should comprise the boarding team.

If there were no information on the ship, then inspectors from the U.S. St. Lawrence Seaway Development Corporation and the Canadian St. Lawrence Seaway Management Corporation would board the ship and conduct a seaway inspection and risk assessment.

U.S.-Canada Surveillance Planning

Subordinate to the Canada-U.S. bi-national planning group is the Maritime Plans and Surveillance Working Group that will concentrate on bi-national maritime security and surveillance. This group will collaborate with groups like IMSWG and the NORAD Maritime Surveillance Working Group to create joint military plans.

More Funding for Fisheries Surveillance

The federal government has given Fisheries and Oceans Canada funding for additional fisheries surveillance, and requests for proposals have gone out to industry for some 4,000 to 5,000 hours per year of surveillance capability, multi-engined aircraft, radar, IR sensors and computers on board. Presumably fisheries surveillance could be dovetailed with security surveillance, in the manner that Coast Guard planes and vessels are now matching ships against "vessels of interest" lists being provided by other agencies.

Improvements at Ports

While it is the intention of this report to focus on security in Canada's coastal waters rather than at ports, it is worth noting that Canada Customs and Revenue Agency has introduced a number of improvements to its security measures at sea ports, and is cooperating with its counterparts in the United States to introduce improved security practices. Improvements include:

Passport Scanners

Primary inspection lines are now equipped with passport scanners to determine whether or not an arriving person should be referred to security as a high risk.

Ferry Terminal Benchmarks

Canadian and U.S. ferry terminals are now adhering to a series of joint benchmarks designed to improve security and enhance interception of passengers of interest.

Examining Canada-U.S. Vessel Identification System

Customs authorities in both countries are working on systems to capture as much information as possible regarding vessels entering their points, and consideration in being given to creating a joint Canada-U.S. vessel identification system.

Targeting Containers

Canada now has targeters of suspicious containers in two U.S. ports (Tacoma and Newark) and the U.S. has targeters in three Canadian ports: Vancouver, Montreal and Halifax.

Container Scanners

Canada Customs and Revenue Agency has begun using new technologies such as mobile/pallet gamma rays, scanning systems, radiation detection equipment, hand-held ion scans, remotely-operated vehicles, tool trucks, and biological and chemical weapons detectors in Montreal, Halifax and Vancouver. Several ports have Vehicle and Cargo Inspection Systems (VACIS) mobile gamma radiation scanners that can scan a container in five seconds, which officials in Halifax testified have led to the scanning or searching of 8 per cent of incoming containers, instead of the 3 per cent rate of recent years. Officials are also using, hand-held ion scans, pallet x-ray equipment and rolling container X-rays that were designed in Canada. U.S. authorities intend to introduce aspects of this system at American ports.

Sharing Security Tips

Canadian and American customs authorities have been examining each other's security setups to the end of introducing best practices at ports in both countries.

High-Risk Passengers

The two countries are also sharing information about passengers deemed to be high risk attempting to enter either country and have set up joint passenger analysis units in Miami and Vancouver.

But Canada Could Do Much Better

The Committee applauds the increased interest being shown in the crucial area of coastal surveillance. It does, however, have a number of recommendations to make that would further upgrade Canada's coastal surveillance matrix.

1. High Frequency Surface Wave Radar (HFSWR)

Several witnesses expressed enthusiasm to the Committee that this Canadian invention will add significantly to Canada's domain awareness. Two test systems are currently operating in Newfoundland, at Cape Bonavista and Cape Race. In addition to these two pilot projects, a full-fledged capital project is being designed. The Committee was told that the government has committed itself to funding five or six more of these HFSWR installations, which will focus primarily on high traffic areas frequented by commercial vessels, such as the Straits of Juan de Fuca, the Gulf of St. Lawrence, and approaches to Halifax. However, as mentioned earlier, this project has not yet gone to Treasury Board.

HFSWR would be a great boon to the concept of "layered surveillance" that the Committee has been advocating. Current tracking of vessels of interest is sketchy. Spotters such as Coast Guard officers may report a sighting and predict the course the vessel seems to be taking, but intelligence officers' assessment of where any vessel may be at any given time is often based on information fed into the system as much as 24 hours earlier. **Vice Admiral Ronald Buck, Chief of Maritime Staff, Department of National Defence,** extolled the virtues of this radar that "looks 200 kilometres out to sea" and that will help attach Canadian "eyes and ears" to approaching ships:

> *"We also have many other sources of information, whether it be vessel traffic management reports, reports from a number of our allies it is called white or commercial shipping that would all come into our operational centre, along with this [radar] data. It would be keyed to other information we have so that we would have a real-time picture of what is actually moving. That is a capacity that we do not have today."*

This is not a capacity that Canadian enforcement authorities will have in the majority of Canada's coastal waters, even if the Treasury Board approves five or six additional installations. The Committee acknowledges that total surveillance of every spot on our coastlines would be beyond Canada's resources, but believes the government should not restrict its HFSWR surveillance strictly to high-traffic approaches to major ports.

> *"Everyone would love to cover off the entire coastline," said* **Mr. Frappier**, *"but there are certain trade offs that must be made, in particular, for fiscal reasons. [We] had to ensure that we at least had coverage of the areas where most of the ships are coming in."*

It is time that the Government of Canada made appropriate HFSWR coverage a reality, and that cost-saving not get in the way of a reasonable amount of coverage. High Frequency Surface Wave Radar has proven itself an effective tool within a coastal surveillance matrix, and it is cost-effective in comparison to satellite surveillance or continuous aerial patrols. (see appendix XIII, Volume 2).

2. Automated Identification System

AIS transponders were originally introduced to ensure that ships traveling at night, in fog, or in other difficult positions have a clear picture of where other ships are in relation to them, to avoid collisions.

In conjunction with High Frequency Surface Wave Radar, AIS receivers will allow surveillance personnel to separate the blips that are acknowledging their presence from those that are not. Those that are not reporting are likely to be of more interest for follow-up surveillance from aircraft or patrol vessels than are those that do report.

Class A transponders capable of both transmitting and receiving location data have come down in price as demand has increased. Such transponders currently cost in the neighbourhood of $10,000-$12,000, installed.

The International Maritime Organization has decided that Class A transponders must be installed in the ocean going vessels of all its members by December, 2004. Fishing vessels and other small vessels are not required to install a transponder under the IMO decision. Canada supports both these positions.

A Class B AIS transponder is now being developed. These transponders will be able to transmit, but not receive. The cost is expected to be much lower than that of Class A transponders – perhaps half the price.

3. Use of Transponders

Transponders, of course, require receivers if the data they transmit are to be of any use. In Canada, these receivers would be the responsibility of the Canadian Coast Guard under the Maritime Communications Traffic System (MCTS).

Canada's AIS receivers, according to **Admiral Buck**,

> *"would largely be focused on the choke points. The additional ones on the East Coast would cover the gulf area and approaches to the gulf. And on the West Coast, the Straits of Juan de Fuca, potentially up to the Queen Charlottes and those kinds of areas."*

Again, the layered surveillance system will be confined to high traffic areas. Furthermore, current plans confine it to very large vessels. Again, in the words of **Admiral Buck**:

> *"Right now, the requirement for AIS will be on IMO-registered vessels of a certain size. As time goes on, we will see whether it is appropriate to apply that to other vessels. This is part of the consultation process that is going on right now. We are not yet sure whether fishing vessels will be required to have AIS."*

To **Dr. James A. Boutilier, Special Advisor (Policy), Maritime Forces, Pacific Headquarters, Department of National Defence,** this presents problems:

> *"The problems lie in the expectation that these tracking devices will probably be on ships over 300 tons. A number of the ships that we are looking at, illegal vessels that are bought for $20,000 or $30,000, which is the amount that one illegal migrant will be charged for passage, could be below that threshold. The ship is completely expendable. It is a one way vessel. These vessels will be more difficult to track because they are small. They do not necessarily follow normal shipping routes, and they will not be subject to international pressure to have these automatic tracking devices."*

4. Canada's Presence at Foreign Ports

In her appearance before the Committee, **Maureen Tracy, Acting Director General, Policy and Operations Division, Canada Customs and Revenue Agency**, spoke proudly of a joint Canada-U.S. program under which U.S. Customs officers have been placed at the ports of Halifax, Montreal and Vancouver to try to spot potentially dangerous cargo headed for the United States from Canada, while Canadian customs officers are placed at Newark, New Jersey, and Tacoma, Washington, to try to spot suspicious containers headed for Canada.

> *"The beauty of having the people in the U.S. and our Canadian ports,"* said Ms. Tracy,*" is that we can use our systems to jointly target containers."*

One must question whether terrorists or other types of delinquents wishing to target Canada would try to approach our shores *through the United States,* which has been on various colours of alert since September 11, 2001. Even if they were misguided enough to approach Canada via American ports, would they not prefer, having already arrived in the United States, to do their damage there?

Ms. Tracy acknowledged that the United States *"has a container security initiative where it places people at foreign ports."* However, she said, other than Tacoma and Newark, Canada is not interested in placing spotters at foreign ports in places like Europe or Asia. *"We do not believe that we need people at foreign ports."* She explained that there was no need to place people at foreign ports because, under the 24-hour rule, foreign ports can be advised to either search or stop shipments that Canadian intelligence experts suspect might be dangerous. *"We do not believe it is necessary to have an officer over there when you can do electronic targeting from home."*

When pressed by the Chair and Senator Banks as to whether Antwerp might not make more sense that Tacoma, Ms. Tracy confessed *"in theory I would have to agree with you."*

The Committee believes that CCRA should agree in practice, as well as theory. It suggests that putting people in Newark and Tacoma can only be window dressing to counterbalance the reality that the U.S. government is insisting on installing its agents at Canadian ports.

5. Drones

Drones, used by the United States in the 1991 Gulf War, are being successfully employed for surveillance around the world by far smaller countries than Canada. They are capable of scanning more than 500 kilometres off our coasts.

Drones appear to be a much better option for Canada than satellite surveillance or increased manned patrols. Satellite surveillance is extremely expensive to rent, and is not often used because it cannot be squeezed as a line item into the Navy's budget. **Dr. Wesley K. Wark, Associate Professor of History at the Munk Centre for International Studies, University of Toronto**, pointed out that our *Aurora* patrol aircraft, even if regular patrols were budgeted, are not properly equipped for modern surveillance:

> *"The Canadian Air Force lacks the resources for aerial reconnaissance over any of our major ocean and sea-going areas. When they conduct occasional patrols, they are forced to use antiquated aircraft, the Aurora patrol aircraft. These antiquated aircraft are functioning with obsolete sensor systems and without the latest technology."*

(In fairness, while Mr. Wark is correct that the *Auroras* have been flying with outdated surveillance equipment for some time, the Department of National Defence has now addressed this issue. The Aurora Incremental Modernization Project has begun upgrading 16 of the 18 Auroras with new avionics, navigation and communications equipment.)

6. Advance Passenger Information

In the wake of 9/11, U.S. and Canadian authorities introduced a regime under which no aircraft leaves one country's territory destined for the other country's territory without forwarding a manifest identifying the persons scheduled to fly. This is known as the Advance Passenger Information/Personal Name Record.

Maureen Tracy told the committee that this system *"will broaden out into the marine cruise ship mode and ferry terminal mode at a later date."* She also said that part of the problem with expanding the system from air to sea has been that *"I understand that cruise ship lines have much more limited information."*

But a cruise ship *should* have as much information as airlines do, and advance information on passengers should be forwarded to Canadian authorities in a similar manner that flight information is forwarded.

7. RCMP Surveillance at Ports

The Committee noted earlier that surveillance at Canadian ports has been improved in a number of ways, most notably in the use of improved scanning technology.

The Committee regrets, however, that the Government of Canada has clearly under-funded new RCMP contingents at the ports of Vancouver, Montreal and Halifax that are supposed to deal with security gaps caused by the presence of organized crime. The RCMP originally asked for 24 officers to staff

investigative units at these three ports, and was funded for only eight officers. *It now realizes that even its original request for 24 was insufficient.* Furthermore, there is the danger that organized crime will fan out to Canada's smaller ports if the focus is on the three large ports alone.

Port surveillance is not the only area in which the RCMP is under-funded with regard to its maritime duties. RCMP helicopters are also scarce, according to the testimony of

ASSISTANT COMMISSIONER W. A. LENTON, FEDERAL SERVICES DIRECTORATE, RCMP: "Through the marine security memorandum to cabinet, we have requested more resources, In reality, from an investigative perspective, we received eight in total. Therefore we have now redeployed internally 16 to make up 24 investigators, so that we have a team of eight for each of the three major ports that are of concern at this time. An additional three are dedicated toward the intelligence side of things."

CHAIR: The so-called post 9/11 budget gave you eight additional people for ports in total, and you have reallocated since then?

A/Commr LENTON: " . . . our ultimate goal is to have eight dedicated permanent people in each of the three ports, Halifax, Montreal and Vancouver.

CHAIR: By what date?

A/Commr: That probably would be in place by the fall, I would expect."

SEN. ATKINS: How many helicopters are there for Canada?

A/Commr: There is at least one in Moncton and I think that they still have one in Newfoundland. I do not believe that they have one at "H" division. I believe the one in Moncton services both Nova Scotia and New Brunswick . . . "

SEN. ATKINS: That is pretty thin.

A/Commr: "The resources are thin, sir."

investigative units at these three ports, and was funded for only eight officers. *It now realizes that even its original request for 24 was insufficient.* Furthermore, there is the danger that organized crime will fan out to Canada's smaller ports if the focus is on the three large ports alone.

Port surveillance is not the only area in which the RCMP is under-funded with regard to its maritime duties. RCMP helicopters are also scarce, according to the testimony of

ASSISTANT COMMISSIONER W. A. LENTON, FEDERAL SERVICES DIRECTORATE, RCMP: "Through the marine security memorandum to cabinet, we have requested more resources, In reality, from an investigative perspective, we received eight in total. Therefore we have now redeployed internally 16 to make up 24 investigators, so that we have a team of eight for each of the three major ports that are of concern at this time. An additional three are dedicated toward the intelligence side of things."

CHAIR: The so-called post 9/11 budget gave you eight additional people for ports in total, and you have reallocated since then?

A/Commr LENTON: " . . . our ultimate goal is to have eight dedicated permanent people in each of the three ports, Halifax, Montreal and Vancouver.

CHAIR: By what date?

A/Commr: That probably would be in place by the fall, I would expect."

SEN. ATKINS: How many helicopters are there for Canada?

A/Commr: There is at least one in Moncton and I think that they still have one in Newfoundland. I do not believe that they have one at "H" division. I believe the one in Moncton services both Nova Scotia and New Brunswick . . . "

SEN. ATKINS: That is pretty thin.

A/Commr: "The resources are thin, sir."

Recommendations

With respect to security SURVEILLANCE on Canada's coasts, the Committee recommends that:

2.1 At least eight and possibly more High Frequency Surface Wave Radar sites be installed to monitor areas of heavy traffic on Canada's coasts, plus other coastal sites that terrorists might target as alternates to high-traffic ports.

2.2 Tactical drones (Unmanned Aerial Vehicles (UAVs)) be introduced as surveillance aids off both coasts.

2.3 The government conduct a study to ascertain whether the use of higher-cost strategic drones should be introduced into Canada's surveillance matrix in the Arctic, as well as the east and west coasts.

2.4 The Department of Transport require all vessels of more than 15 tonnes to be equipped with transponders of at least Class B[2] capacity by 2008.

2.5 The Royal Canadian Mounted Police (RCMP) be designated as the lead police force at all Canadian air and sea ports with adequate funding to combat security breaches caused by the presence of organized crime at those ports.

[2] A Class B transponder is able to transmit but not receive.

2.6 Canada Customs & Revenue Agency (CCRA) personnel be relocated from the U.S. ports of Newark and Tacoma to major world ports where the likelihood of terror-related embarkations is much more likely.

2.7 Significant numbers of Canadian Security and Intelligence Service (CSIS) personnel be posted to major world ports to gather maritime intelligence.

2.8 All cruise ships, ferries and other vessels approaching Canadian ports be required to provide information on passengers and crew comparable to that provided to immigration officials at Canadian airports under the Advance Passenger Information/Personal Name Record Program.

2.9 Canada Customs & Revenue Agency (CCRA) ensure that there are adequate trained personnel to operate the new technology introduced at Canadian ports.

2.10 Goods confiscated by Canada Customs & Revenue Agency (CCRA) and Royal Canadian Mounted Police (RCMP) in conducting their normal duties be auctioned off and the funds raised be reinvested in the upgrading of policing capabilities.[3]

[3] Parks Canada's revenues for entry fees at Canadian parks went up considerably after it was decided to partially reimburse parks for fees collected. Park wardens had previously been less than vigilant about staffing entry posts, since all revenues went directly to Ottawa.

CHAPTER THREE:

The Need to Improve Security
INTELLIGENCE

"Intelligence, in this world of security, is like the blood of our bodies. It is the essential nutrient that keeps the whole body impact moving. Information is like that blood. Intelligence is like that blood. We need a system of collection that continues to pump that intelligence and to put it forward before decision makers where it should be known." **Dr. Thomas Axworthy, Chairman, Centre for the Study of Democracy, Queen's University**

"The real key is knowing that there is something abnormal in one of those ships." **Vice-Adm. Ronald Buck, Chief of Maritime Staff, Department of National Defence**

Indeed, the key to coastal defence is having some knowledge that a vessel approaching Canada may have abnormal intent. Such knowledge is primarily based on good intelligence.

Intelligence has always been essential to national security. But it becomes vital when the threat is asymmetrical, meaning unpredictable. Canada is never likely to be a country of more than modest military capability, but if there is one area in which Canada could better contribute to the defence of North America and global stability, it is in the area of military intelligence.

To date, the federal government's focus has been on improved surveillance and communications between departments and agencies, rather than on improved intelligence and interdiction.

> *"I believe that security on the coasts and the Great Lakes has been close to non-existent. There were, and still are, large voids. The efforts have been moving toward improving communications in intelligence gathering. However, I do not think we have focused on what we would do with that intelligence."* **John F. Thomas, Partner, BMB Consulting Services, Former Coast Guard Commissioner**

Gathering information, analyzing it, and putting it to quick and effective use depends on people, resources and systems. Canada's intelligence community needs:

- Skilled line officers with an understanding of other cultures, good language abilities and training in the fine art of making connections to sources in the field;
- Sophisticated technical equipment;
- Intelligent leadership;
- Smooth coordination with police and military interdiction units;
- Clear pipelines to a broad range of intelligence sources in other countries.

Getting the Right Thinkers

One witness who is most critical of the federal government's failure to recruit the right people to analyze intelligence particularly outside government is **Professor Wesley K. Wark, Associate Professor, Dept. of History**, at the Munk Centre for International Studies, University of Toronto. His point: *"Until you get the analytical picture straight, all the money and time you spend on collection (of information) can be for nothing. You will not have anything of value to pass on to senior decision-makers."*

Dr. Wark told the Committee that part of the government's problem in building a good intelligence capacity is that it does not cultivate potential recruits from Canada's universities: *"Even in the aftermath of September 11, and with new money available to it, it does not really have a process in place for recruiting from outside the government."* Over the past two years, he points out, even those intelligence officers recruited from inside the government have been extremely overworked.

Historically, said Dr. Wark, Canada has not devoted adequate resources to intelligence. A vicious cycle has emerged in which decision-makers – inadequately, served by intelligence advisors – lose respect for the value of intelligence. It is particularly unfortunate, he said, that decision-makers undervalue the need for intelligence at a time when asymmetrical warfare has lessened the value of countries' fighting capacity and increased the value of its intelligence capacity.

" . . . We have an analytical system that is too diffused and dispersed, it exists in silos, it is too small, too uncoordinated and too haphazardly constructed in terms of the talent that is distributed throughout. I do not think it has really had the opportunity, or perhaps even the will, to stop and think about what the new requirements for intelligence analysis really are post September 11 . . . I believe that small analytical community was probably one of the most over-stretched and over-stressed resources in government . . . It is time to give it the tools it needs and to rethink its function from the bottom up."

Dr. Wark states that government decision-makers lack confidence in their intelligence advisors. Canada's intelligence personnel are too often perceived by decision-makers to be guessing, rather than knowing. This should not come as a surprise . Recent Canadian governments have not treated intelligence with the priority it deserves, have not done thorough searches for talented people outside government to upgrade the quality of analysis, and have not dedicated sufficient resources to keep personnel fresh and well-informed.

Getting the Right Thinkers Working in Unison

"Intelligence must be collected, analyzed and disseminated; good intelligence informs emergency planning which improves, in turn, performance in crisis management. At present we have gaps in every phase of this intelligence-preparedness security

" . . . We have an analytical system that is too diffused and dispersed, it exists in silos, it is too small, too uncoordinated and too haphazardly constructed in terms of the talent that is distributed throughout. I do not think it has really had the opportunity, or perhaps even the will, to stop and think about what the new requirements for intelligence analysis really are post September 11 . . . I believe that small analytical community was probably one of the most over-stretched and over-stressed resources in government . . . It is time to give it the tools it needs and to rethink its function from the bottom up."

Dr. Wark states that government decision-makers lack confidence in their intelligence advisors. Canada's intelligence personnel are too often perceived by decision-makers to be guessing, rather than knowing. This should not come as a surprise . Recent Canadian governments have not treated intelligence with the priority it deserves, have not done thorough searches for talented people outside government to upgrade the quality of analysis, and have not dedicated sufficient resources to keep personnel fresh and well-informed.

Getting the Right Thinkers Working in Unison

"Intelligence must be collected, analyzed and disseminated; good intelligence informs emergency planning which improves, in turn, performance in crisis management. At present we have gaps in every phase of this intelligence-preparedness security

continuum. " **Dr. Thomas Axworthy, Chairman, Centre for the Study of Democracy, Queen's University**

Under the current attempts to better share information that needs to be analyzed by intelligence personnel, the government has deemed it adequate that 17 departments and agencies are being encouraged to share maritime security information through the Interdepartmental Maritime Security Working Group using a simple system for alerting one another known as CANMARNET.

According to the Department of National Defence, CANMARNET is an unclassified website which it manages. CANMARNET provides a geo-spatial depiction of the Canada's unclassified Recognized Maritime Picture by showing where all known vessels could be found at a recent point in time. The website also includes windows that display information posted by other governments departments (Canadian Customs and Revenue Agency, the RCMP, Department of Fisheries and Oceans, and Citizenship and Immigration Canada) that might be useful for security purposes. There is no integrated email nor chat capacity. Information for the CANMARNET site is sent from departments voluntarily and separately, and must be compiled by DND.

The Interdepartmental Maritime Security Working Group (IMSWG) has recognized the inadequacy of this methodology, and commissioned a study to analyze the information requirements and holdings of the various government security partners in order to develop a better system.

This study, entitled *Maritime Information Management and Data Exchange Study (MIMDEX)*, was conducted by Montage DMC, a division of ATT Canada. It found *"the various departments and agencies concerned with maritime security lack the requisite information infrastructure and procedures required to bring together relevant security information, so that this information can be collectively analyzed."*

As a result of the study, IMSWG submitted a proposal to the Treasury Board in the fall of 2003 recommending a new information management model with new IT architecture to support it. MIMDEX would provide a "common repository of data that is strictly controlled through authentication and access control." MIMDEX is superior to CANMARNET because it is a stand-alone web-based network with dedicated operators who can pass information, communicate in real time, and maintain awareness of other departments' concerns.

In its first iteration, says DND, the MIMDEX system will operate at the "PROTECTED" level of security and it will have the capability to emigrate into a "SECRET level" government network sometime in the future. This system will have many advantages including: displaying geo-spatial information in close to "real time," allowing updates by members on-line, and email and chat. Reference material in a shared on-line database will be available for participating government departments and a system will be put in place to allow each member to "flag" or alert others about particular concerns. This is a novel system that allows interdepartmental collaboration while remaining within Canadian Privacy and Charter Laws.

In short, MIMDEX is superior to CANMARNET because it is a two way (or multi-way) system that allows the marine

community to interact in real time to better share information and alert each other to possible challenges or threats to marine security.

MIMDEX was "approved in principle" by the Interdepartmental Marine Security Working Group in July, 2003. The selected contractors ("All Stream" Company) briefed the IMSWG on the Implementation Plan at the end of August and received direction to move ahead with the project. The funding for MIMDEX will be in place if the Treasury Board submission for the IMSWG Coordination Fund (from which MIMDEX funds will be drawn) is approved.

There is no doubt in anyone's mind that MIMDEX offers a much more sophisticated system of sharing intelligence than CANMARNET and that a new system is badly needed. Two years after September 11, 2001 IMSWG described by Transport Minister David Collenette as the "the centrepiece" of improved Canadian maritime security, is still communicating through a clumsy, outdated system.

Thinking in Unison – Beyond the Technology

But the problem with assembling information for analysis goes far beyond second rate technology. The problem lies with multiple jurisdictions – any one of which might be assigned the "lead" during any crisis – trying to create a cohesive security structure when nearly all of the components of that loose

"structure" are mandated with other priorities. This is ad hockery at its Canadian best.

In fact, this multi-headed Hydra is still wrestling with the question of whether it is constitutionally permissible to share vital intelligence across jurisdictional boundaries:

> *"Several [IMSWG] subcommittees have been put in place. With the diverse departments and their mandates, they have an ability to collect various amounts of information on vessels and on people in those vessels coming into Canada or within Canada. We are looking at the ability to share that information between departments. The Department of Justice is helping us extensively with that activity. We must ensure that the information gathered was gathered for an appropriate reason, and, if it is shared, that it is permissible to be shared."* **Capt. Peter Avis, Director, Maritime Policy, Operations and Readiness, Department of National Defence**

Not only has this assembly of various mandates and interests not yet overcome the hurdle of whether or not it can always share sensitive information, there are components of this network who are not always sure they *want* to share information, or are confined by statute *not* to share information:

> *"There is a downside to sharing information unless you know what you are sharing. The intelligence system can quickly feed upon itself. Before you start sharing something, the first thing you must do is ensure that your data is accurate, that it has been independently confirmed, and that it is not confirmed independently by someone else feeding information into the loop. That is very important. Then, depending on the scenario, it is a question of whom you share the information with so that*

you can respect the integrity of the ongoing investigation. In the area of national security, the technique and the sharing and the persons involved will be somewhat different than in the case of an organized crime investigation, because the interests of Canada are at stake." **Assistant Commissionner W. A. Lenton, Federal Services Directorate, RCMP**

Even if the diverse group of interests represented by the Interdepartmental Maritime Security Working Group does some day manage to overcome the difficulties of sharing information, there will always be a time lag as the various parties decide which of its many components should take the *lead* during a given crisis. Perhaps that lag time will only be measured in minutes, but perhaps it will be measured in hours that should not be wasted during a crisis.

It is the Committee's belief that the federal government's general methodology for attempting to assemble intelligence through committees like IMSWG resembles the use of voluntary fire brigades. Voluntary fire brigades are made up of people who generally have other priorities in their lives - people who may, or may not, be available when the alarm goes off. They are useful in small communities where no full time emergency resources are available. Canada is not a small community. Canada must be able to assemble and coordinate the full time resources needed to focus on threats to the security of its people in minutes. It must be able to act quickly in times of crisis.

Canada has or should have access to sophisticated thinkers capable of acting quickly and intelligently, in harmony, under strong leadership, when crises arise.

The Committee believes that the Government of Canada should listen to the words of some wise observers who testified before us on this issue:

> *"The key things are centralized command and control, and centralized intelligence analysis. Those things are fundamental . . . Somehow you have to transform that interdepartmental committee, which does not sit at a terribly high bureaucratic level, into something with teeth, so that someone can say "This is bad." There has to be an avenue by which such urgent matters can be taken into cabinet, decisions made and directives given."* **Peter T. Haydon, Senior Research Fellow, Centre for Foreign Policy Studies, Dalhousie University**

> *"Given that intelligence is the most important aspect of security, we cannot afford to nickel and dime the infrastructure that will process the information."* **(Retired) Vice-Adm. Gary L. Garnett, National Vice-President for Maritime Affairs, Navy League of Canada**

> *"Until we can break down that sense that Canadian government operations consist of separate compartments that link, for better or worse, with others, and [adopt] a coherent system of cooperation, clearly defined roles and a broadly spread sense of the value of intelligence, I do not think we will get very far."* **Prof. Wesley K. Wark, Assoc. Prof., Dept. of History, Munk Centre for International Studies, University of Toronto**

The Committee's recommendations in *Defence of North America: a Canadian Responsibility,* included the following:

- **The Coordination of all Canadian resources including Navy, Coast Guard, Air Force, Army, Citizenship and Immigration Canada, Canada Customs and Revenue Agency, police forces and agencies responsible for intelligence and satellite surveillance to improve defence of Canada's coastlines. (Recommendation #2 page 13)**

- **Effective coordination and utilization of the numerous monitoring resources such as: Shipping position reporting system, Canadian Navy assets to include the Maritime Coastal Defence Vessels and Canadian Patrol Frigates, satellite tracking resources, routine Aurora flights, Department of Fisheries and Oceans patrols and intelligence, the Canadian Coast Guard patrols and intelligence and the Royal Canadian Mounted Police patrols and intelligence. (Recommendation #2 page 14)**

- **Establishment of multi-departmental operations centres at Halifax and Esquimalt capable of collecting and analyzing shipping intelligence to provide a combined operational picture for all government agencies that deal with incoming vessels; to address coastal threats to North America, while designing procedures to deal with all anticipated threats. (Recommendation #3 page 14)**

The emphasis in these recommendations is on:

- fusing Canada's surveillance and intelligence resources
- centralizing command and control for quick action during times of crisis

These two imperatives - consolidation and centralization - are particularly crucial in the field of intelligence. It is essential that our decision makers, during crises, have as complete a picture as possible of the threat they face, and that this picture is transmitted to them from one command and control centre in a timely fashion.

The RCMP and the Canadian Navy both maintain operations centres on Canada's East and West Coasts. In terms of intelligence gathering, this makes no sense. The Committee believes that

> **There is a need for one Canadian security operations centre on each coast that fuses information gained from surveillance and by other means and funnels it to a command centre in Ottawa, where intelligence experts can analyze this information and correlate it with information gained elsewhere from CSIS, from our international allies, from every credible source.**

The emphasis in these recommendations is on:

- fusing Canada's surveillance and intelligence resources
- centralizing command and control for quick action during times of crisis

These two imperatives - consolidation and centralization - are particularly crucial in the field of intelligence. It is essential that our decision makers, during crises, have as complete a picture as possible of the threat they face, and that this picture is transmitted to them from one command and control centre in a timely fashion.

The RCMP and the Canadian Navy both maintain operations centres on Canada's East and West Coasts. In terms of intelligence gathering, this makes no sense. The Committee believes that

There is a need for one Canadian security operations centre on each coast that fuses information gained from surveillance and by other means and funnels it to a command centre in Ottawa, where intelligence experts can analyze this information and correlate it with information gained elsewhere from CSIS, from our international allies, from every credible source.

This testimony epitomized Canada's fragmented approach to security operations:

Chairman:

"Has the Navy been entrusted with operational coordination at Esquimalt and Halifax?"

Gerry Frappier, Director General, Security and Emergency Preparedness, and Chair of Interdepartmental Marine Security Working Group, Transport Canada:

"With respect to information and understanding of the current state of play of vessels and vessels in the system, yes. However, with respect to operational aspects, the answer would be 'not completely.' For instance, customs would be doing their own set of things and the RCMP would be doing their own activities ... "

This testimony supported the Committee's belief that reform is badly needed:

Vice-Admiral (Ret'd) Gary L. Garnett, National Vice-President for Maritimes Affairs, Navy League of Canada:

"It is our view that the picture should be completed locally on each coast and then provided to a national centre, which will have many additional roles, such as commanding deployed Canadian Forces, operations beyond that of pure domestic security.

A maritime security centre or operations centre or whatever we want to call it must have intelligence, fusion and decision-making components, giving it the ability to identify and evaluate threats and implement an appropriate response. These centres would most logically be managed by the navy but must include permanent officers or officials from other government departments, such as DFO, RCMP,CCRA, Environment, Customs, etc. Those officers would coordinate intelligence efforts and advise the command structure as subject-matter experts for their field of expertise.

When important responses or threats or crises are being considered, higher level officials from their respective departments would move into this maritime operation centre, and these officers would then act as their staff officers. We see great benefit in integrating maritime security centres with the existing naval operational centres and command structure. Technology enables the real time sharing of information, and it is certainly possible to add additional strategic level intelligence nationally without hampering the operational effectiveness obtained by close coordination at the coastal level."

Dr. James A. Boutilier, Special Advisor (Policy), Maritime Forces, Pacific Headquarters, Department of National Defence:

"Earlier testimony embraced a debate as to whether there should be bicoastal operations centres collecting data or one inter agency centre in Ottawa. My own feeling is that there should be both. The two environments are different, but complementary. Halifax and Esquimalt have a feel for regional maritime conditions that a centre like Ottawa is unlikely to have. Conversely, an operations centre in Ottawa will operate in a "political" environment, able to bring together information from both coasts, assemble it, analyze it and disseminate it at the highest levels."

Recommendations

In addition to repeating the three recommendations listed above, from our report *Defence of North America: a Canadian Responsibility*, the Committee recommends that:

3.1 The government expand its cadre of intelligence analysts in the wake of reports that too few people have been assigned to do too much critical work.

3.2 The government move immediately to upgrade its recruitment of intelligence officers from Canadian universities and other institutions outside the public service and that those universities and institutions make wider use of instructors from outside Canada with insights into other cultures.

3.3 The government increase funding for the training of people with the kinds of language and cultural skills that the Canadian intelligence community needs to draw from.

3.4 The government treat the quick introduction of the Maritime Information Management & Data Exchange Study (MIMDEX) information-sharing system as a priority.

3.5 The government expand information-sharing among departments, agencies, police forces and the military, recognizing some potential limitations required by the Charter of Rights and Freedoms as well as confidentiality guarantees sometimes required by foreign intelligence sources.

CHAPTER FOUR:

The Need to Improve Canada's INTERDICTION CAPABILITY *in its Coastal Waters*

Who defends our coasts?

The Committee concluded that it isn't the Canadian Navy. The Navy appears to be primarily a "blue water" fleet, mandated to fight Canada's battles away from Canada's shores.

The Navy does own a fleet of what are known as maritime coastal defence vessels (MCDVs), but their primary use is training naval reserves. As Vice-Admiral Ronald Buck, Chief of Maritime Staff pointed out, the navy sees its role in coastal defence as largely one of surveillance.

Does the Canadian Coast Guard defend our coasts? Not really. Neither our Coast Guard vessels nor the personnel on board are armed. Most Canadians probably assume that their Coast Guard is out there protecting our coasts in the manner of the U.S. Coast Guard (often called the third-largest Navy in the world). Not so.

The Canadian Coast Guard, like the Canadian Navy, sees its security role as supportive – an extra chore thrown on top of its more clearly defined roles of search and rescue, ice-breaking,

charting navigable waters, setting out buoys, checking for fisheries and pollution violations, checking for vessel safety, etc.

The Canadian Coast Guard comes under the jurisdiction of Fisheries and Oceans Canada. Coast Guard vessels do, upon request, conduct security surveillance and will carry officers from Customs, Immigration, the RCMP, Fisheries and Transport Canada on possible interdiction missions, but this is a tertiary responsibility. The Coast Guard is not funded to perform this role in a regular way.

During the so called Turbot War of 1995, 50 calibre guns were mounted on two Coast Guard vessels and Coast Guard personnel were given some basic training and sent out to the 200 mile limit to interdict a Spanish fishing vessel. Did Coast Guard personnel enjoy playing a constabulary role in this confrontation? Not according to the testimony of **John Adams, Coast Guard Commissioner:** *"It scared the living daylights out of the Coast Guard. I think they fired on them once over the bow, but I am not sure. They could not get the guns off the boats fast enough."*

The Committee was told by more than one witness that it might take decades to change the Canadian Coast Guard's culture from one of ship hands going about their various observatory and regulatory functions to a Coast Guard with a more constabulary role.

The Committee stated earlier in this report that we believe it is essential that Canada, a country of limited military capacity, find ways of squeezing the maximum out of the resources it *does* possess in the interest of countering all types of illicit behaviour on our coasts, particularly terrorism-oriented.

This isn't happening. Canada has a number of agencies playing a variety of supportive roles such as surveillance and ferrying, for the most part but it is largely left to the RCMP to provide the teeth in times of emergency.

The RCMP, of course, has a multitude of other duties, most of them on land. RCMP officers play a useful role on our coastal waters, as they do on land, but coastal patrol is not the focus of the RCMP. The agency's capacity to interdict on the Great Lakes, is almost non-existent, for example, in terms of armed boarding of ships: *"We do not have the resources, equipment or training in the central region as opposed to either coast,"* acknowledges **Supt. Ken Hansen** of the RCMP's federal services directorate.

The RCMP's capacity to interdict vessels on Canada's east coast is not what anyone would describe as muscular. In Nova Scotia, for example, **Chief Superintendent Ian Atkins, of the Criminal Operations Branch, Province of Nova Scotia, Royal Canadian Mounted Police**, told the Committee that the RCMP has exactly 13 officers dedicated specifically to the coast of Nova Scotia, backed up as required by 32 other officers who are emergency response trained for armed boarding of ships. Chief Supt. Atkins described the RCMP's watch over the coasts that it is mandated to police as essentially volunteer-based, with RCMP officers sent out to encourage the public to recognize and report unusual behaviour. In his words:

> *"The RCMP has 13 resources dedicated to marine security. This is leveraged by additional resources from partner agencies, Halifax Regional Police, Canada Customs and National Defence. The*

coastal policing by the RCMP is essentially a volunteer-based coastal watch program. The RCMP has two full-time coordinators and utilize local RCMP detachment personnel to educate the public and help them to recognize and report unusual coastal occurrences."

Asked whether the RCMP might be somewhat short-staffed to act as the "teeth" of Canada's coastal security, **Chief Supt. Atkins** had to agree:

"We identified the impediments to marine security. One of the most significant is the lack of perhaps dedicated resources, as I said, 13 RCMP resources for a 7,400 kilometre coastline. We rely on the consent of the public to assist in the identification of unusual activities."

Pretending to Defend

When Canadian Navy witnesses tell us that their role in defending our coasts is supportive, when Canadian Coast Guard witnesses tell us their role in defending our coasts is supportive, and when an RCMP witness tells us that he has 13 officers to police 7,400 kilometers of the Nova Scotia Coastline and no dedicated resources to board a vessel in the Great Lakes and in the St. Lawrence Seaway, it is not difficult for the Committee to come to this conclusion:

Canada's coasts are virtually undefended.

What to do? The need for additional resources and personnel is obvious.

But the Committee does not believe that Canada is using the resources it does have – most notably the Canadian Coast Guard – in a way that would better secure Canada's coastal waters. Nor does it accept the two explanations we heard most often as to why it cannot play a more muscular role:

- that current Coast Guard personnel and their union would rebel against the requirement that officers or ships bear arms
- that it would take decades to transform the Canadian Coast Guard into a constabulary force

Those are the messages we heard most often from Canadian Coast Guard officials, who, not surprisingly, defended their institution's current role and its performance in the face of obvious under-funding. While Coast Guard officials made no complaints about funding in their statements to the Committee, when questioned, they did not deny the existence of a serious problem:

> **Sen. Forrestall**: "As I understand it, your organization is in need of funds."
>
> **Mr. John Adams, CCG Commissioner:** "The Coast Guard is hurting right now."

When Committee members probed other witnesses as to whether the Canadian Coast Guard currently has the resources to play a constabulary role on Canada's coasts, the replies were uniform "no". There has been a severe depletion of vessels and personnel in recent years. More than half of CCG vessels are past their half life, and it would cost an estimated $350 million just to bring them up to strength to perform the roles that they are mandated to play now.

In the words of **Dr. James A. Boutilier, Special Advisor (Policy), Maritime Forces, Pacific Headquarters, Department of National Defence:** *"It strikes me that, for the moment, the Canadian Coast Guard is unable to fulfill even its existing mandate, let alone take on additional roles."*

And yet Dr. Boutilier, an expert on what other countries around the world are doing, believes that the possibility of expanding the CCG's capacity in order to give it a constabulary role could be the best route to go:

> *"That is certainly the way in which more and more governments in the Asia-Pacific region are heading. In the Australian context, there was mounting concern about the utilization of the Navy, in the words of one observer, to 'punch holes' in the ocean in search of illegal migrants . . ."*

The Australians are currently pumping $500 million into a stand alone Coast Guard, distinct from the Australian Navy. Which brings us to consideration of the Canadian Navy's responsibilities. Requiring and funding the Canadian Navy to fulfill its primary mandate of defending Canada's borders, would, of course, be an alternative to bolstering the role of the

Canadian Coast Guard. But several witnesses have argued that the Navy's ships are generally too big, too slow and too expensive to efficiently deal with threats in our littoral waters.

Navy officials and advisors have certainly made it clear that they believe their primary responsibilities lie far from Canadian shores. In the words of **Dr. Boutilier**:

> *". . . increasingly, our Navy's strength lies in long-term deployments . . . we can no longer denominate our national security in purely parochial terms. More and more we will be obliged to utilize such highly sophisticated vessels in such a way. It is probably inappropriate to utilize such highly sophisticated vessels [for coastal security]."*

The Navy's coastal defence vessels could be used to patrol, rather than train, reserves. But then training would suffer, and the training capacity of Canada's armed forces is already inadequate because personnel who should be training have been pushed to the limit serving overseas. Furthermore, as **Vice Admiral Ron Buck** pointed out:

> *"The Navy's maritime coastal defence vessels are not optimal to do interdiction: their top speed is 16 knots. They are beamy. They were designed for patrol and mine warfare."*

The truth is that even if funding for the Canadian Navy were to be increased dramatically – an unlikely eventuality – the Navy would resist taking on a new coastal role simply because it has so many other priorities to fill after years of under-funding, to the point that Navy officials have announced that the Navy is

essentially taking a pause for a year off in an attempt to regenerate the institution.

With respect to mandating the Canadian Coast Guard to take on constabulary responsibilities to fill the clear gap in Canada's coastal defence, the Committee was particularly impressed with the testimony of **John F. Thomas**, now a partner in a company known as BMB Consulting Servi s, but formerly commissioner of the Canadian Coast Guard. Mr. Thomas told us that earlier testimony suggesting that Coast Guard personnel were uncomfortable with their role in the Turbot War intervention in 1995 were untrue *"there was a great deal of pride about what was happening"* and that Coast Guard personnel that he had spoken with before testifying told him they would not be opposed to operating as armed peace officers:

> *"Each of those five agreed wholeheartedly with me that the resistance would not occur. If it were a question of trying to do it with the existing funding, then resistance would occur."*

As Mr. Thomas pointed out, carrying a side arm is high risk venture, but so is search and rescue, which is repeatedly conducted by the Canadian Coast Guard. He called on the Canadian government to set up the Coast Guard as an independent agency, rather than as an adjunct of Fisheries and Oceans Canada, and saw it operating somewhat like this:

> *"It is likely that all of the watch-keeping officers would be peace officers, and that a cadre of maybe ten people would be trained for each of the larger vessels . . . at the other end of the scale, currently these SAR vessels are manned with three people, a very small crew who would deal with smaller "target" vessels.*

You are not talking about an armed commercial vehicle. As they [the Coast Guard vessels] are usually close to the coast, I do not know that targeting a large commercial ship would happen very often, but if a suspicious situation arises, you need to be able to stop the vessel and conduct an investigation. If there is a requirement to call in a larger vessel, they can do that within the Coast Guard or, depending on what they find, within the Navy."

The Truth About the Coast Guard's Potential

During the summer of 2003, the Chair and officials of the Committee met informally with a number of Coast Guard union officials representing officers and other ranks and discovered that the overwhelming reaction was just what John Thomas had described: a willingness even an eagerness to operate as peace officers along Canada's coasts and on the Great Lakes, as long as they were provided with adequate personnel and resources to perform that role, on top of their multitude of other roles, and as long as they were trained and compensated in accordance with their new responsibilities.

In late September the Committee heard testimony from CCG union officials in Halifax. Considerable bitterness was voiced concerning the Coast Guard's treatment under the jurisdiction of the Department of Fisheries and Oceans:

"When we were with Transport, we were part of the air-surface-marine transportation safety and security network. I remember that. I joined the Coast Guard when we were with Transport. The Treasury Board study on fleets in 1990 really was pointing in the right direction for many of the Coast Guard services.

We took that hard left turn in 1995, and we have been paying for it ever since. We were nothing but a cash cow to DFO. Major monies, $200-million I believe in 1997 or 1998, diverted to DFO programs. That is what happens today. We are merely a trucking service. " **John Fox, Regional Representative, Nova Scotia, Union of Canadian Transport Employees**

"The Canadian Coast Guard is stretched, stressed and insolvent. That is the good news. The bad news is the DFO is mortgaging Coast Guard's future to pay for its present. We should ask that this Committee have the courage to stand up and confront the deluded senior managers of DFO who continue to claim that all is well, while those in the front lines know this not to be true. Chronic under-funding, over-commitment, and government neglect is causing irreversible damage to the Coast Guard. The service is poised on the brink of a downward slope towards irrelevancy, if someone does not step in and say, enough is enough. We ask you to give serious consideration to re-building the Canadian Coast Guard to its once proud level, and that it be given a major position in ensuring maritime security in Canada." **Michael Wing, National President, Union of Canadian Transportation Employees**

The union representatives generally agreed that it would be a formidable endeavour to transform the Canadian Coast

Guard from an unarmed civilian agency to a constabulary agency. But they acknowledged that it could be done, provided that personnel were adequately compensated for carrying arms and provided that adequate resources were provided for them to expand their duties:

Sen. Smith: Do you believe that the Coast Guard should be changed so as to have some degree of armed vessels and armed staff?

Mr. Wing: Senator, we do not have any problem with the mandate of Coast Guard changing to take on those additional responsibilities and that includes the arming of those vessels.

Sen. Smith: We understand there would be cost ramifications.

Mr. Wing: Right.

Sen. Smith: I do not know that they are prohibitive, so you are okay with that.

Mr. Wing: Yes.

The Committee believes that the Canadian Coast Guard should take on constabulary responsibilities.

Since the Coast Guard will need new vessels in the near future at any rate, there should not be a problem in providing it with

cutters capable of carrying adequate personnel and equipment, and of pursuing at a speed of 20+ knots, to carry out this additional mandate. Another option, recommended by Mr. John Dewar, was for a new cutter. Mr. Dewar testified to the Committee on June 2, 2003 that an adequate replacement cutter could cost $55 – 100 million each (see appendix X, Volume 2). The final cost would depend on the sophistication and density of the sensor and communications technology selected for installation. Mr. Dewar argued that the vessel should be about 75 meters long and have a minimum speed of 25 knots. It should also be able to accommodate a maritime helicopter (cost of the helicopter is not included in the cost for the vessel mentioned above), deploy boarding parties in high sea states, and stay out to sea for 30 days at a time.

The Canadian Coast Guard is a valuable Canadian resource, with more than 4,400 employees, supported by 5,100 auxiliary volunteers, operating 107 vessels, 27 helicopters and two fixed wing aircraft. It operates out of 11 bases, with 1,000 personnel on the Pacific Coast, 550 in Central and Arctic Canada, 780 in the Quebec region, 860 in Newfoundland and about 960 in the Maritimes (see appendix IX, Volume 2). No institution is more familiar with Canada's coastal waters.

The Canadian Coast Guard could become an even more valuable Canadian resource. The Committee faced no shortage of witnesses who agreed with the Committee's consensus that the CCG is an underutilized resource:

> *"An armed Coast Guard is a much more cost efficient means of interdicting vessels of interest close to our shores than the more costly destroyer or frigate . . . We heard in your previous testimony that if a Coast Guard cutter happened to come across*

an illegal act, it would be impotent to do anything about it, and that is a shame. I do not think Canadians are aware of that. There must be a policy, a policy that in part provides our Coast Guard a new mandate, a mandate worthy of the name "Coast Guard." **Commodore (Ret'd) Hans Hendel, Consultant, Canadian Forces Staff College**

" . . . Granting the Canadian Coast Guard policing powers on the sea would allow, I humbly submit, the RCMP to concentrate its resources more on the terrestrial domain . . . Many coast guards around the world possess a policing role. As matter of fact, the majority of coast guards throughout the world have a policing role. They are most often defined in this respect and thus have the necessary equipment and trained personnel to do that kind of work. What would it take to equip our own Canadian Coast Guard with a law enforcement role? I am thinking specifically of drug interdiction, illegal immigration and anti smuggling. Not only could such a determination reduce the degree of the politicization that I mentioned a moment ago that is often associated with defence operations, but it could also spell some economic advantages in the deployment of smaller, more cost effective platforms such as fast rescue craft and patrol boats with smaller crews. It could also lessen the already heavy workload of our federal police force and our Navy." **James C. Kelly, Research Fellow, Centre for Foreign Policy Studies, Dalhousie University**

"In the military, when we conduct operations involving more than one area of expertise let us say with Army and Air Force and Navy we create a command and control system that respects the individual capabilities and expertise of those various components. We call those who control the operation

> *'component commanders.' Conceptually, there is nothing wrong with the Coast Guard being an additional component commander within a command system that is mandated by a policy that says, yes, under certain circumstances, the Coast Guard component commander will respond to the needs of the particular mission. In fact, when you think about it today with the search and rescue mission."* **Commodore (Retired) Hans Hendel, Consultant, Canadian Forces Staff College**

To repeat, it is the view of the Committee that the Canadian Coast Guard should play a constabulary role on Canada's coasts. Not every Coast Guard officer would have to be a peace officer, but all watch officers certainly would be. Rather than thinking of a new Canadian Coast Guard as "paramilitary" a description that fits the U.S. Coast guard the Canadian Coast Guard would perform its traditional roles, but have the weaponry to intervene when criminal behaviour is transpiring, or appears that it will transpire. The role would be constabulary.

While the Canadian Coast Guard would continue to perform duties for various departments and agencies, it would be an independent agency, reporting to Parliament through its own Minister. However, national security would take precedence over the Coast Guard's other duties. Coast Guard assets would be on call, and responsible to, coastal operations centres at Trinity and Athena in situations threatening national security.

Other countries around the world are beefing up their coast guards to defend against the new realities of an increasing unstable world. So should Canada.

Reinventing the Coast Guard

Here is the Committee's proposed structure for the Canadian Coast Guard:

1. The Canadian Coast Guard would have an independent headquarters.

2. Finance the organization as follows:

National Security Tasks Search and Rescue Boat Safety Canadian Coast Guard Auxiliary General Administration	Directly by Appropriation
Fish	Charge backs to Fisheries and Oceans
Environment	Charge backs to Environment
Navigation Aids	Charge backs to Transport
Ice Breaking	Charge backs to Transport or contract out as required
Customs	Charge back to CCRA
Immigration	Charge back to Immigration

3. Coast Guard assets would be on call and responsible to coastal operations centres (Trinity and Athena)

4. It would have constabulary powers, all watch keeping officers and an appropriate number of crew members to have peace officer status.

5. Coast Guard vessels would be provided with appropriate armament, including:

   a) Side arms and protective equipment in all vessels
   b) 50 calibre machine guns or similar equipment on mid-sized vessels
   c) Bofors or similar guns on larger vessels
   d) Necessary boarding equipment
   e) Equipment necessary for self-defense and personal protection.

6. Training and Pay

   - All officers and crew who have police powers and those who may conduct boarding should receive training at Coast Guard College in Sydney (this type of training has been provided at RCMP Training Academy, Regina).

   - Personnel would also receive training in specialized fields such as enforcement of federal laws relating to environment, fisheries, customs and immigration.

   - Remuneration for Coast Guard personnel undertaking new responsibilities would be increased accordingly.

7. Vessel Renewal Program

   - Older vessels should be replaced
   - New fleet design should take into account new responsibilities
   - Initially two new cutters would be required for each coast

- According to DND (see appendix XIII, Volume 2), the most critical maritime surveillance areas are the high-traffic 'choke points' on each coast. Essentially, these areas comprise 200-nautical mile square zones (102,400 square kilometers) around the entrance to the Straits of Juan de Fuca (west coast), the entrance to Halifax Harbour (east coast), and the Cabot Strait entrance to the Gulf of St. Lawrence.

8. Canadian Coast Guard Auxiliary

- The Canadian Coast Guard Auxiliaries (CCGA) is made up of almost 5,000 dedicated volunteers and 1,600 enrolled vessels. The six Auxiliaries that have been federally incorporated as non-profit associations are: CCGA National, CCGA Pacific, CCGA Central & Arctic, CCGA Quebec, CCGA Maritimes, and CCGA Newfoundland.

- The CCGA contributes significantly to search and rescue and the promotion of safe boating activities. This work should be continued encouraged and continued.

Canada also needs a more robust interdiction capability on the Great Lakes and other inland waterways. The Canadian Coast Guard will take some time to reorganize, and even when it is, it should not be the sole agency responsible for policing Canada's coastal waters.

Resurrecting the RCMP Marine Division

No One in Charge

The Members of the Committee have been struck that no one federal government department or agency appears to be responsible for marine security in the St. Lawrence Seaway, the St. Lawrence River, the Great Lakes, and the Fraser and Skeena Rivers. **Rear-Admiral (retired) Bruce Johnston, a former Commander of Canada's Pacific** fleet, touched on the need for a lead marine security organization when he appeared before the Committee on April 28, 2003. During a discussion on surveillance, Admiral Johnston testified that the real challenge is to use existing resources as effectively as possible. *"Short of that," he commented, "there is not a lot that we can do. Without the change in mandate to actually put someone in charge, there is not a lot we can do"*

John F. Thomas, a former Commissioner of the Canadian Coast Guard, also noted that no organization was dedicated to the policing and surveillance of the Great Lakes, inland waterways, and coasts. He told the Committee on June 9, 2003, that *"in the Great Lakes, the navy would not do that work."* The Coast Guard, on the other hand, does not have the training or mandate for law enforcement. Mr. Thomas said that the issue is *"what do we need from the point of view of our own policing security. It is a matter of making the best use of the capacity that you have.*

There is a fairly extensive capacity within the Coast Guard that needs training, and that would need a mandate."

To Mr. Thomas, there is an obvious need for an institution that is focussed on marine security and policing. *"I believe,"* he argued, *"that security on the coasts and the Great Lakes areas has been close to non-existent. There were, and still are, large voids."*

The Committee is of the same view. Significant vulnerabilities currently exist along Canada's maritime approaches and major inland waterways that are undermining national security. It is regrettable that these areas are being overlooked. The situation at the southern Canada-United States border, in contrast, is more encouraging. The RCMP is involved in the multi-agency Integrated Border Enforcement Teams that are doing excellent work targeting cross-border crime and enhancing border integrity.

The Threat

The Committee believes that the St. Lawrence Seaway, St. Lawrence River, Great Lakes, and the major inland waterways such as the Fraser and Skeena Rivers are insecure. A wide variety of threats could come from these high-traffic areas. For example, a vessel carrying a bomb could travel up the Seaway, or disembark terrorists somewhere along the St. Lawrence River, or bring a weapon of mass destruction into Canada while travelling up a major river. The Committee is also aware that smuggling is a problem in the Cornwall / Akwesasne Reserve area.

The Committee has long been concerned about the prevalence of organized crime at Canada's ports and the inadequate level of policing. This, it has noted, can lead to insecurity and heighten the country's vulnerability to terrorism. The Committee's first report, ***Canadian Security and Military Preparedness*** (February, 2002), stated that **the RCMP lacked the funding to deal with crime and terrorism at the ports.** The report determined that the problem of port crime, because of its implications for national security, needed to be addressed publicly and immediately.

The Committee therefore recommended, in February, 2002,

> **that a public inquiry, under the Inquiries Act, into significant ports be established as soon as possible, with a mandate that would include:**
>
> **a. a major review of overall security at the ports and the development of a national approach to recruiting, training, and the retention of security personnel;**
>
> **b. examination of the degree of control that organized crime has over Canadian sea port operations, as well as the relationship between such control and threats to national security; [and]**
>
> **c. an assessment of the potential for the use of Canadian ports to further terrorism. (Recommendation #8 page 129)**

Unfortunately, the Government has not implemented this important recommendation by calling a public inquiry.

> **The Committee therefore reiterates its recommendation that a public inquiry be struck under the Inquiries Act to look into the vulnerabilities to crime and terrorism at Canada's ports.**

The Committee also saw that the RCMP needed a bigger role not only at ports, but also airports. ***Canadian Security and Military Preparedness*** recommended that

> **a federal agency be created that will be responsible for selection, training, and supervision of persons and systems responsible for passenger and baggage screening at airports and that this agency report to the RCMP. (Recommendation #13 page 130)**

This RCMP-managed agency still does not exist. **Captain Don Johnson, the President of the Air Canada Pilots Association,** recently commented on this. In a letter that was copied to the Committee, he said that *"our Association has been consistent in highlighting the requirement for one federal government agency, subject to public oversight, to oversee all aspects of the aviation security network."*[4]

[4] Don Johnson, "Letter to David Collenette," (25 September 2003): 1. For the complete text, see Appendix XIV, Volume 2 to this report.

The Committee was disappointed to learn that, when the Canadian Air Transport Security Authority began operations in 2002, it was as a crown corporation that reported to the Minister of Transport, rather than to the Solicitor General through the RCMP.

Changes to Transport Canada's Role

The Committee is of the view that Transport Canada has the capacity to be a regulatory body, but does not have the resources for an operational role.

Transport Canada should continue to monitor and provide regulatory oversight of air traffic control, vessel registration, air and sea worthiness, and other similar matters.

Security, however, should fall under the Solicitor General's mandate. The Committee believes that the necessary amendments should be made to legislation to make this so.

The RCMP performs a valuable policing and security function along the Canada-US land border, and the Committee is therefore convinced that its role should be expanded to the St. Lawrence Seaway, St. Lawrence River, Great Lakes, and the Fraser and Skeena Rivers.

The Committee pointed to the Solicitor General because it believes that responsibility for airport and port security belongs with the RCMP. In this report, the Committee once again urges the Government to allow the RCMP to become more heavily involved policing Canada's major inland waterways and ports. The Members are struck by the need for a unified marine policing system, and for an expansion to the RCMP's mandate so that it can better provide Canadian security.

RCMP Marine Division

To enable the RCMP to do so, the Committee believes that a recognized marine picture of the Great Lakes must be created and maintained. A multi-departmental information fusion centre should be established somewhere in the region, to be operated by a re-established RCMP Marine Division. This centre should be linked with the Canadian Forces intelligence fusion centres on the east and west coasts (Trinity and Athena). The RCMP centre should be focussed on the St. Lawrence Seaway, the St. Lawrence River, the Great Lakes and the Fraser and Skeena Rivers because the Committee is seized of the fact that this area requires a higher level of scrutiny, and this capability is currently absent. The Committee's call for a RCMP centre reflects its earlier report, ***Defence of North America: A Canadian Responsibility*** (September, 2002), which recommended the

> **Establishment of multi-departmental operations centres at Halifax and Esquimalt capable of collecting and analyzing shipping intelligence to provide a combined operational picture for all government agencies that deal with incoming vessels; to address coastal threats to North America, while designing procedures to deal with all anticipated threats. (Recommendation #3 page 14)**

The Committee said that then, and is even more convinced of the need for such centres today. The present report expands on this recommendation by noting that a centre is needed not only for each coast, but also the Great Lakes region and the coastal rivers.

In order for the RCMP to create and maintain the recognised marine picture, extensive patrolling will be required. In particular, light fixed-wing aircraft are required to do surveillance work. Aerial policing is quick and cost-efficient. Regular monitoring of the St. Lawrence Seaway and River, from the Great Lakes to Tadoussac / Trois Pistoles, could strengthen Canadian maritime security. And yet, the routes – the most obvious ones are from Thunder Bay to Sault Saint Marie, Sault Saint Marie to Sarnia, Sarnia to Windsor, Windsor to Niagara, Niagara to Kingston, Kingston to Montreal, and Montreal to Rimouski – are not being flown.

The Committee believes that this is because the RCMP does not have the resources. Some of the RCMP's needs are obvious. Fixed wing aircraft should be purchased or leased for the RCMP. Helicopters are part of the RCMP maritime policing picture. The recently announced cuts to the RCMP helicopters in Nova Scotia and Newfoundland & Labrador should therefore be reversed, and the RCMP should receive funding to expand its aircraft fleet. The RCMP should have vessels that are appropriate to its different tasks and operational locations. In short, the RCMP's material requirements must be determined, and met.

In order to undertake these tasks, the RCMP needs to be restructured and receive additional personnel. The first step in addressing this is to re-establish the RCMP Marine Division, which was shut down in 1970 because it was deemed to be an inefficient use of resources. The Committee is convinced that times have changed. The Division should be recreated, have responsibilities that go beyond its former mandate of enforcing federal statutes, to also include physical security of all major ports. This, however, will not include duties currently held by local police services but will include maritime policing on the east and west coasts, St. Lawrence Seaway, Great Lakes and inland waterways identified as high risk. Each geographic area should have control of the RCMP officers stationed in its various ports. These members would replace the former Ports Canada Police, a service that numbered 324 at its peak in 1972. The Committee believes that the new Marine Division should be equivalent in size. Indeed, it is clear this number should be exceeded. The Netherlands has roughly 350 police in the port of Rotterdam alone!

RCMP Funding

The Committee is convinced that the RCMP needs more funding. Its view is that the Government can either pay now, or though a costly post-disaster recovery phase and then pay later. This should be a straightforward decision.

Some of the testimony heard from the RCMP is therefore disturbing:

The RCMP asked the Treasury Board for 24 full-time equivalent positions for the ports of Halifax, Montréal, and Vancouver.

The RCMP received 8 total. It redeployed 16 persons internally to make up the 24 investigators, so that there is a team of eight for each of the three ports.

There are 3 additional personnel dedicated to conduct record checks on port employees on behalf of Ports Canada.[5]

[5] Source: Assistant Commissioner W.A. (Bill) Lenton, Federal Services Directorate, Royal Canadian Mounted Police, "Testimony", Proceedings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, Issue 19, (June 9, 2003)

Recommendations

The Committee recommends that:

4.1. The federal government take immediate steps to transform the Canadian Coast Guard from an agency that reports to the Department of Fisheries and Oceans to an independent agency responsible to Parliament and carrying out its duties – search and rescue, ice-breaking, navigational aids, buoy tending, boat safety, fisheries and environment protection – plus new responsibilities for national security. For national security matters, Coast Guard assets would be temporarily directed by coastal operations centres (Trinity and Athena).

4.2. The Committee reiterates its recommendation that a public inquiry be struck under the Inquiries Act to look into the vulnerabilities to crime and terrorism at Canada's ports.

4.3. The Committee recommends that the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) conduct a risk / threat assessment to determine what personnel, equipment, and financial resources it needs to re-establish the Marine Division and to police the St. Lawrence Seaway, St. Lawrence River, Great Lakes, the Fraser and Skeena Rivers, and inland waterways identified as high risk.

4.4. The Committee recommends that the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) report its findings to the public by March 31, 2004 and have an operational plan ready

for March 31, 2005, and that the Government be prepared to fund the stated requirements.

In addition to the recommendations in the above text, the Committee recommended *in Canadian Security and Military Preparedness* (February, 2002) that:

- **a federal agency be created that will be responsible for selection, training, and supervision of persons and systems responsible for passenger and baggage screening at airports, and that this agency report to the RCMP. (Recommendation #13 page 130)**

On top of the recommendation cited in the text above, the Committee recommended *in Defence of North America: A Canadian Responsibility* (September, 2002) that:

- **The Coordination of all Canadian resources – including Navy, Coast Guard, Air Force, Army, Citizenship and Immigration Canada, Canada Customs and Revenue Agency, police forces and agencies responsible for intelligence and satellite surveillance – to improve defence of Canada's coastlines. (Recommendation #2 page 14)**

- **New security measures on the Great Lakes including:**

  i. **Mandatory reporting for all vessels (of a displacement to be determined by Canadian regulators) to Canadian authorities 24 hours prior to anticipated entry into Canadian Great Lakes ports;**

  ii. **All vessels (of a displacement to be determined by Canadian regulators) intending to operate in the Great**

Lakes region be equipped with transponders to permit electronic tracking by Canadian authorities. This requirement would have the added benefit of greatly improving the precision of search and rescue;

iii. **Mandatory daily reporting to Canadian authorities for all vessels (of a displacement to be determined by Canadian regulators) operating in Canadian national waters;**

iv. **Canada's Great Lakes reporting stations will be responsible for receipt and coordination of these reports and for communication with policing agencies. (Recommendation #8 page 15)**

In *The Myth of Security at Canada's Airports* (January, 2003) the Committee recommended:

- **All airport policing directly related to air travel security be removed from the airport authorities and assigned exclusively to the RCMP under contract to CATSA. [The Committee's intention was to state that the contracts may be with CATSA, but the RCMP is the sole authority to which it reports.] (Recommendation #VII.1 page 147)**

- **Local police forces and security guards contracted by airport authorities be responsible for criminal offences that are not related to air travel security. (Recommendation #VII.2 page 147)**

- **CATSA should be given the authority to contract the RCMP to supervise all policing at airports as it relates to passenger, cargo, aircraft and airside security. [The**

Committee's intention was that the RCMP, through CATSA, should supervise policing at airports.] (Recommendation #VIII.2 page 148)

CHAPTER FIVE:

The Need for a NEW STRUCTURE *at the Top*

"It is very clear that there is a policy vacuum in the maritime security area." **(Retired) Vice-Adm. Gary L. Garnett, National Vice-President for Maritime Affairs, Navy League of Canada**

"If we had a Prime Minister and a Privy Council Office that made emergency preparedness, security and intelligence critical functions by making them the primary focus of the Privy Council machinery, with extensive resources for assessment and with some ability to help man operation centres, then there would be a clear signal to the entire system of the importance of security preparedness in the eyes of senior leadership." **Dr. Thomas Axworthy, Chairman, Centre for the Study of Democracy, Queen's University**

Several of the witnesses who appeared before the Committee during the last six months called for a replacement of *ad hoc* decision-making across the broad spectrum of security issues facing the federal government. Many of them would like to see a national security policy underpinned by a national security structure.

While this report focuses on Canada's coastal security, the same policy and structural flaws that undermine Canada's maritime security undermine Canada's national security across the board.

The Neglect of Our Coasts

Although the Canadian Navy's first traditional responsibility has been the defence of Canada, in truth, the potential for assaults on any of our three coasts or threatening activity on the Great Lakes has not been taken seriously since World War II. Canada's Navy's "blue water" theory quite rightly has always been that it makes more sense to contain threats to Canada as far away from Canada as possible.

That approach once made sense. With a few exceptions – most notably Pearl Harbour –North America has been a haven from war over the years. But the dynamics of combat have clearly changed.

As Vice-Admiral Ronald Buck, Chief of Maritime Staff, Department of National Defence, told the Committee: *"the terrorist has changed the battle space . . . the terrorist has altered the way we think about domestic security."*

Admiral Buck's "battle space" now includes North America. Except . . . the Canadian Navy is still not defending Canada's littoral waters in any meaningful way. As we pointed out earlier, the Navy's so-called "coastal defence" vessels are not used to defend Canada's coasts. They are primarily used for

training for naval reserves, with limited underwater mapping and minesweeping capability.

The Canadian Coast Guard, in itself, is not defending Canada's coasts either. Excepting rare incidents like the Turbot War, its ships are unarmed and so are its crews. Unlike the U.S. Coast Guard the Canadian Coast Guard is not a constabulary force. Its primary roles include search and rescue, icebreaking, maintaining navigational aids, enforcing fisheries regulations and offering its vessels up as taxis to other departments and agencies.

The vast majority of suspect vessel boardings (there have only been 23 in the past five years) have been conducted by RCMP officers, either from their own limited fleet of vessels, (see appendix X, Volume 2) or by hitching a ride on Coast Guard vessels. If this seems like scant protection of Canada's massive Western and Eastern coastlines, the situation gets worse in the St. Lawrence Seaway and Great Lakes, where RCMP witnesses acknowledge they have virtually no capacity to deal with vessels that might represent a threat to Canadians in particular and North Americans in general.

The Arctic is clearly less of a terrorist threat, but it is increasingly vulnerable to legal territorial challenges as the Northwest Passage becomes a potentially lucrative trade route because of global warming and mineral exploration becomes more feasible. Producing Arctic oil is economically feasible at between $US 30-$35 a barrel, and drilling for Arctic gas is already feasible at current market rates.

The threats to both Canada's security and Canada's sovereignty have increased dramatically in recent years. How has the federal government responded at the top in the areas of policy,

operational coordination, and expenditures on maritime defence?

Response at the Strategic Level to Maritime Security

In the wake of 9/11, as we reported earlier, the government established the **Interdepartmental Maritime Security Working Group (IMSWG)** *"to coordinate federal response to marine security, analyze our marine systems for security gaps, and develop possible mitigation initiatives to address these gaps."* Seventeen federal departments and agencies are members of this working group. It is chaired by Transport Canada.

Transport Minister David Collenette outlined his vision for IMSWG in a letter to Senator Colin Kenny, Committee chair, on June 17, 2003: *"Effective coordination is paramount for the success of all marine security activities. Up to $16.2 million will be split among the departments for enhanced coordination and collaboration."* Mr. Collenette described the Interdepartmental Maritime Security Working Group as *"the centrepiece of Canada's marine security coordination."*

If IMSWG is indeed "the centrepiece" of improved Canadian Maritime security, a number of questions come to the fore.

The first pertains to the attention span of any arrangement among government departments and agencies to address major problems. What happens to the arrangement when crises are perceived to have abated? The history of IMSWG is a textbook

example. In reality, IMSWG is simply the resuscitation of the Interdepartmental Program and Review Committee, which was founded in 1991 in the wake of the Osbaldeston Report to enhance the efficiency and improve the delivery of federal marine fleet programs.

Captain Larry Hickey, Assistant Chief of Staff, Plans and Operations for Maritime Forces Atlantic, Department of National Defence, told the Committee that an opportunity was missed:

> *"It seemed as though we were on the way to cracking the code for real interdepartmental coordination and effective employment of our maritime resources. That was not to be the case. The 1990s saw the stagnation of interdepartmental relationships . . . the "Interdepartmental Concept of Maritime Operations fell into disuse. Budgetary constraints were the main culprit . . . The Interdepartmental Program Coordination and Review Committee (IPCRC) was disbanded in September, 2001."*

In fact, that Committee – surprisingly – was disbanded on September 17, 2001 six days after the twin towers of the World Trade Centre went down. According to information the Committee received from the Department of National Defence, the IPCRC purpose was "to act as the federal forum for identifying government program requirements for ship support, for coordinating related interdepartmental activities at sea and for facilitating the employment of the government's fleets of vessels and aircraft." However, our DND explanation added, as time passed "interdepartmental communication and cooperation matured to such a degree that IPCRC oversight was no longer necessary."

That Committee, so fragile in nature that it was neglected for years and then abandoned, is the so-called "centrepiece of Canada's maritime security coordination."

The security of Canada's coastal waters is clearly going to remain problematic for Canadians – and all North Americans – for many years to come. Under the rules of asymmetrical warfare, the more relaxed Canadians become about threats from the sea, the more likely they are to become victims of a terrorist initiative. In times of fiscal restraint and perceived lack of urgency on any given issue, departmental bureaucracies that have been cooperating on that issue tend to turn their attention to priorities in their own bailiwicks. That is what happened before. That is what could easily happen again.

A number of our witnesses, while applauding the gesture of attempting to improve security communications within the Canadian government through the Interdepartmental Marine Security Working Group, expressed doubts as to how significant a role IMSWG is playing even now, and how likely it is to sustain any degree of momentum into the future.

As Dr. Peter T. Haydon, Senior Research Fellow at the Centre for Foreign Policy Studies at Dalhousie University, testified:

> *"I believe [IMSWG] is working, but I am not convinced that it is working at all the problems that need to be worked at. It does not have the authority to direct that things happen. It is a staff committee that produced a memorandum to cabinet back in, I believe, November or early December that made some changes. Again, there is no sense of urgency or importance to that committee."*

Dr. Danford W. Middlemiss, of the Department of Political Science, also from Dalhousie University, also had good things to say about IMSWG, but pointed out that it is powerless either to create policy or direct reform: *"If we simply rely on the very good work from these interdepartmental groups that are working to find the gaps, they will, and then nothing more will happen because nothing has ever happened again in the past. We need policy."*

An End to Silos

The Committee believes that it is important to emphasize that one basic problem with turning to committees composed of a variety of departments and agencies for direction on security is that ***each of these departments and agencies has its own legislation and its own mandate, and the security of Canadians is rarely the primary mandate.*** Not only is it doubtful that IMSWG will ever create policy, or gain the authority to "direct that things happen," it is doubtful that it *should* create security policy, given unfocused scope of priorities of its members.

On the question of authority, consider this exchange between Senator Day and **Gerry Frappier, Director General, Security and Emergency Preparedness, Transport Canada,** and Chair of IMSWG:

Sen. Day: "Your working group is ensuring that the regulations are developed but they are not then ensuring that they are implemented."

Mr. Frappier: "You are correct. Each minister has that responsibility . . . if there are issues between ministers, they will be handled through the cabinet and cabinet committees."

Unfortunately, at the level of cabinet and cabinet committees to which Mr. Frappier refers, another flaw emerges. Former Prime Minister Kim Campbell dissolved the Cabinet Committee on Security and Defence in 1993. **Dr. Thomas Axworthy**, once principal secretary to another Prime Minister –Pierre Elliott Trudeau – told the Committee that the dissolution of this committee had been a "terrible decision," and he called for its restoration with a muscular support staff in the Privy Council Office:

" . . . we need a major increase in our central capability to manage the emergency preparedness file. We need to have a major political buy in. We should have the cabinet committee reappointed, chaired either by the Deputy Prime Minister or the Prime Minister, to have a major increase in the Privy Council resources. In my paper, I call for a preparedness committee – National Security Council in the United States and Preparedness Council in Canada. Those organizational steps would begin to have a major impact.

The National Security Council in the United States has a staff of about 200. They have 25 to 30 who man the situation room in the basement of the West Wing, which was put in place by former President Kennedy in 1961-62. We need something similar in Canada. We need a body of that magnitude to, daily, collect intelligence, prepare intelligence briefings for ministers and for the Prime Minister, disseminate the intelligence throughout the system and participate in joint exercises."

Muscle Where It Matters

The Committee believes that **Dr. Axworthy** was exactly right when he testified that, while government generally needs to operate vertically – so that various departments and agencies can focus on their own priorities – there are issues that are of such importance that they demand horizontal treatment. These issues, said Dr. Axworthy, will not get the attention they deserve unless they are handled at the very centre of the power structure:

"There are one or two or three horizontal issues where you can get the whole system to understand this is a priority, but that takes the muscle of the Prime Minister's Office and the Privy Council Office at the centre."

At the moment, policy and strategy development is in the hands of a committee composed of borrowed bureaucrats from various departments and agencies, with no powerful cabinet minister to report to. The Interdepartmental Marine Security Working Group is doing its best, but, ask yourself, "Is this the way Canadians want an issue as vital as maritime security handled?"

> *"In respect of what we have been trying to do to bring this together in a more formal way, the IMSWG put together a memorandum to cabinet entitled "Addressing Vulnerabilities in Canada's Maritime Security." This had an interdepartmental plan based on a risk management strategy and gives an excellent basis for the foundation of a strategy. There is currently a bit of a problem in that it is within this memorandum to cabinet, which is covered by cabinet confidentiality. We are working on that. We will bring the text out. However, once it is out, it is very important that it be brought forward as a national Maritime security plan and that we work hard to get some experts together to put it forward as a marine strategy."* **Captain Peter Avis, Director of Maritime Policy, Operations and Readiness, Department of National Defence**

Gerry Frappier, Chair of IMSWG, was not certain that the memorandum would ever be approved as government policy: *"As to whether we will produce a document that is the policy, we have not decided on that."*

Put a Strong Hand on the Tiller

Members of the Committee believe that, on an issue as vital as maritime security, trying to direct from the circumference rather than the centre is a recipe for the continuation of the two most desperate problems at the operational level: under-funding and uncoordinated responses.

Without a National Maritime Security Policy, inadequate funding will persist. An earlier section of this report dealt specifically with the lack of resources currently available to the Navy, the Canadian Coast Guard, the RCMP, and other key components of Canada's marine defence. There is no shortage of evidence that they are all under-funded, and they will continue to be under-funded without a National Maritime Security Policy.

Captain Larry Hickey, Assistant Chief of Staff, Plans and Operations for Maritime Forces Atlantic, described the problem when various departments and agencies are forced to decide on an *ad hoc* basis who will take the lead to deal with a problem:

> *"One of the things that we have learned from these exercises that we have done is that establishment of the lead agency for any event tends to be somewhat problematic. People do not want to make eye contact when talking about this because usually, if you are the lead agency, you end up paying."*

Not only does this create an overall lack of resources, but Captain Hickey pointed out that it can lead to delays in decision making in times of crisis:

> *"There can be a lot of time wasted at the beginning of an incident because the departments go in with a very narrow perspective, generally speaking. I am talking about a reactive situation, not one where we have had a few days to think about it. It is happening now, and we have to deal with it."*

Captain Hickey cited one example in particular: *"About a year ago, we had an incident with a container vessel coming into Halifax with a suspicious container on board. Three or four different agencies*

knew about the container, but each reacted differently. As a result, we realized that there was a need to formalize a process to react to intelligence. The RCMP took that lead."

The Committee appreciates the attempts of the Interdepartmental Marine Security Working Group to bring different players together to improve responses to crises, learning from each mistake. But without centralized direction, this is likely to be a slow learning curve, which could prove deadly.

If IMSWG continues to be "the centrepiece of Canada's marine security coordination", neither the resources nor the systems required for cohesive responses to maritime security crises are likely to be put in place.

Security analysts who appeared before the Committee offered various suggestions as to how a National Maritime Security Policy could best be developed and managed. It was proposed that a separate department for security be created, that a parliamentary committee take charge, or that a cabinet committee of ministers with some responsibility for defending our borders (such as the defence minister, the solicitor general, and the minister for national revenue) take the helm.

No witnesses outside the government, and few within the government were willing to argue that Transport Canada should continue to run the show. Transport Canada has become largely a regulatory department in recent years, with far fewer resources and heft than it once possessed. The only reason it seems to be chairing a committee charged with marine security coordination has to do with bureaucratic jurisdiction: *The Marine Transportation Security Act* is a Transport Canada

administered act that provides it with the authority to take charge of marine security.

Unfortunately, the department does not have the assets any longer to perform this role. Transport Canada should be a regulatory department like the Department of Finance and refrain from trying to run things like IMSWG and the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA). The fact that Transport Canada has none of the resources or coordinating capacity to defend Canada's coastlines seems to be irrelevant to decision makers.

The Committee does not believe that Transport Canada should be in charge of efforts to fill the huge gaps in Canada's maritime security, nor does it believe that IMSWG has the authority or the structure to lead to meaningful change.

Nor does the Committee believe that a parliamentary committee or a cabinet committee of security related ministers would hold sufficient sway to provide adequate momentum to solving our problems with coastal security.

Prof. Haydon's quote bears repeating

> *" . . . somehow you have to transform that interdepartmental committee, which does not sit at a terribly high bureaucratic level, into something with teeth, so that someone can say "This is bad." There has to be an avenue by which such urgent matters can be taken into cabinet, decisions made and directives given."*

From Coastal Security to the Big National Picture

It had not been the intention of our Senate Committee to deal with national security architecture at this point in our work. This report is focusing on coastal security as part of a set of reports intended to serve as building blocks toward building a better Canadian security structure for all Canadians.

- ***Canadian Security and Military Preparedness*** (February, 2002) was an overview of defense and national security issues

- ***Defence of North America: A Canadian Responsibility*** (September, 2002) addressed air and sea defences of the continent.

- ***For an Extra 130 Bucks... Update On Canada's Military Financial Crisis –A View From The Bottom UP*** (November, 2002) described the lack of political will to fund Canada's security and defence and the need for military leaders to have the freedom to be more assertive in dialogue with Parliamentarians.

- ***The Myth of Security at Canadian Airports*** (January, 2003) detailed the inadequate security at Canadian airports which was only exceeded by Canadian ports.

So, if the Committee's focus in this report is coastal security, why raise the issue of the need for a national security infrastructure? Because the superstructure that would work

to implement improved coastal security will also work as an umbrella for federal crisis management generally. Terrorist attacks, the U.S. File, intelligence coordination, ice storms, power outages, coastal defence – these kinds of top-drawer issues and events deserve their own crisis management portfolio. This issue will be further examined in a later report, but the Committee brings it up now because coastal defence is important enough to fit into the package of responsibilities included in the portfolio.

It would also be fair to say that timing is perfect for the introduction of this concept. Major changes at the centre are not made at the end of the mandate. It takes the prospect of a new administration to bring these issues to play, and that time is now.

Proposal for a New National Security Structure

Background

Conventional wisdom dictates that one should first have a clear national security policy before creating a national security structure. Structure is always supposed to follow policy. In the case of national security, that doesn't necessarily apply.

National security is a core issue for Canadians right now, the way national unity was for the better part of two decades. The nature of the major threat to Canada's security and the security

of our continent have clearly changed, and Canada needs to move quickly to respond.

The Committee believes that the Government of Canada should prioritize national security as an issue the way Prime Minister Trudeau prioritized Federal Provincial Relations as an issue in the 1970s, when the Prime Minister gave that file a separate bureaucracy in the Privy Council Office (PCO).

Our current approach epitomizes the muddle through, ad hoc response to crises in which Canadians almost seem to take an inordinate pride.

The departments currently contributing to Canada's national security framework, such as it is, operate under mandates defined by legislation, written or enacted at different times, with different objectives. The current attempt to improve one aspect of national security – through the committee called IMSWG – is indicative of the government's general approach to national security: call fiefdoms together every now and then to discuss the issue.

That might do if national security were a back burner issue, but it is not. We cannot make Canada a safe house. But we must optimize the use of our scarce, middle power resources if we are to do the best job we can at making Canadians safe today and their children and grandchildren safe in the future.

This cannot be accomplished through the use of ad hoc committees, and it cannot be accomplished under the direction of junior ministers.

We need a crisis centre, for both man-made and natural disasters, and we need it close to the centre of power. We do not want it in the Prime Minister's hands, as such, because he/she has many fish to fry. But we want it close enough so the Prime Minister can be briefed regularly and get involved when necessary.

What kind of crises require a strong hand at the centre? Issues such as the Air India Bombing, the ice storm, the floods in Manitoba and Quebec, SARS, West Nile Virus, the Ontario Power failure, 9/11 and the B.C. forest fires come to mind. Not to mention the F.L.Q. crisis, the OKA crisis, the attack on the Turkish Embassy, mad cow disease, and the terrorist threat that could, if not well handled, kill a lot of Canadians, undermine our economy, and erode our relationship with our closest political and economic ally.

Generally speaking, response to natural disasters flows to the departments of National Defence and Health Canada, while man-made disasters tend to become the responsibility of the Solicitor General. In both cases, a myriad of other departments and agencies become involved depending on the nature of the incident.

Most existing action charts indicate that the Minister of National Defence or the Solicitor General are the lead Ministers, but experience has shown that as the incident reaches a certain size the Privy Council Office and the Prime Minister, out of necessity, assume the lead because:

- The problem has become too big and involves too many departments

- The responsible Ministers are too junior
- The appropriate lead department is reluctant because assuming the lead means assuming much of the cost
- The lead department does not have sufficient influence to ensure cooperation of others
- The politics of the situation require the Prime Minister to be seen to be in charge

The problem is actually far more complex than the foregoing but it is sufficient to say that PCO/PMO is the only organization with a pan-governmental outlook, understanding and clout.

Having said that, there are only ten analysts in the Security and Intelligence Secretariat at the PCO, the Prime Minister's department. There is no national operations centre, with the necessary backup facility although several departments do have operations centres of one sort or another. Communications facilities out of PCO/PMO lack sufficient redundancy and rudimentary things like independent generating power do not exist at the very centre of our government.

Properly equipped and organized facilities are difficult to locate, expensive to build, hard to appropriately staff and successive governments, when they have considered the question at all, have concluded that "the time was not quite right."

The time now is right. We have a record of recurring 'incidents' and know that the world is getting smaller, more

complex and dangerous. Ad hockery is seen as mismanagement and lack of caring. If governments are going to retain power, they should understand that Canadians want their tax dollars, assets and resources utilized effectively and efficiently in times of crisis. History rewards prime ministers and presidents who are prepared.

Proposed New Central Architecture for Government Priorities

In the early 1970's when the Quebec file was the central concern facing the Federal Government, Prime Minister Trudeau moved Gordon Robertson, the Secretary to the Cabinet and Clerk of the Privy Council to the position of Secretary of Cabinet for Federal Provincial Affairs and appointed Michael Pitfield Clerk and Secretary to Cabinet. This allowed a bureaucrat with wide experience and a good understanding of the government's needs, to focus on issues related to keeping the country together and freed the new clerk to handle the difficult job of acting as the Prime Minster's Deputy Minister and administer the Public Service.

Issues of national security are now assuming a magnitude similar to that of the Quebec file in the 1970's and a similar solution merits consideration. We need someone very senior, with a senior bureaucracy, to deal with issues like national security.

Among the issues to be dealt with is the United States file, with complex inter-relationships like border security

intelligence sharing, military cooperation, homeland defence and a range of trade issues.

The management of national disasters, terrorist attacks, SARS, electrical blackouts etc. all require attention from a structure used to emergency response with the ability to analyze, coordinate, command, and communicate.

Currently, the Deputy Prime Minister, with a very small staff in PCO, about 55 persons, and an ad hoc Cabinet committee is handling the American file and border issues. This is a good basis to expand from to create a structure that moves Canada from a form of ad hoc management to one better suited to deal with the asymmetrical threats of the 21st century.

The Committee believes that Canadians would be best served if a strong deputy prime minister (such as Don Mazankowski in the Brian Mulroney government or Allan MacEachen in the Pierre Trudeau government) were to be appointed to handle key issues on a day-to-day basis, briefing the Prime Minister regularly and bringing him in at crunch time.We recommend the components of the National Security Structure would be as follows:

- A permanent Cabinet committee chaired by the Deputy Prime Minister
- An additional Secretary to the Cabinet as its senior official
- A permanent Secretariat within PCO dedicated to **national security issues**
- A restructuring of current procedures

The Cabinet Committee would include the following Ministers:

- Foreign Affairs
- Defence
- Solicitor General
- Health
- Finance
- Justice
- Immigration
- Others as required

The Secretariat within PCO would include sufficient senior officials who have a good understanding of government capabilities, together with a grasp of issues and interests of importance to Canada.

More specifically Canada needs to centralize its capability to coordinate the collection of intelligence from various Canadian intelligence agencies and from allies; to analyze and fuse this intelligence ensuring its appropriate dissemination to client agencies; and to prepare a daily, or more frequent, intelligence appreciation for the Prime Minister, Deputy Prime Minister and others, as required.

Canada needs the capacity to ensure that all government departments are working in concert on national security issues.

Canada needs the ability to provide clear articulation of the Prime Minister's, Deputy Prime Minister's and Cabinet Committee's wishes in a manner that specifies desired outcomes and rules of engagement on national security.

Canada needs to be able to communicate quickly and effectively through preemption of the airways, if necessary, and in an oral or written manner. It must ensure that the government is clearly understood in times of emergency and that the government, in turn, has a clear understanding of the concerns and needs of the people.

A National Operations Centre (NOC) should be created together with a duplicate backup facility at another location.

The principal features of the NOC would be space for the cabinet committee to meet in a secure facility close to Parliament Hill. The facility would also include space for representatives from up to fifty government agencies to meet face to face and receive the same information in a variety of modes. The facility would include sufficient space for meetings of sub groups, offices, limited food preparation and sleeping.

All communication facilities would have multiple redundancies to transmit and receive information and for power and water.

This facility is where planning, ongoing analysis, and regular exercises would take place and it would be a location where government leadership would be exercised in emergencies.

The facility would include a media component where media could receive briefings and have available alternative communication facilities in the event theirs became inoperative.

1. Special emphasis would be placed on communication with parliamentarians and other levels of government.

2. The permanent senior staff of the facility would include an official in charge of deputy minister rank together with 30 or so recently retired senior public servants.

The latter is a new concept to address the difficulty of attracting people with the appropriate qualifications to work in the field of emergency preparedness. Operations Centres are not usually seen as attractive postings in bureaucracies because the focus is on doing a job rather than building a career. Managers often delegate junior or less promising employees to operations centres. In this case, more is needed.

What is required is a group of people with a good cross section of experience, particularly in previous crises, who have a current understanding at the most senior levels of the capabilities of the various government departments, and their personnel. They would be responsible for developing plans, co-ordinating exercises and supervising the National Operations Centre and its necessary support staff.

The senior staff would be appointed on retirement from the public service (or elsewhere) for a period from 2-4 years.

3. The Political head of the operation would be the Deputy Prime Minister. This person would be selected with National Security concerns in mind and would have additional responsibilities for the US file. A structure of this nature would be particularly advantageous to the Prime Minister.

   Frequently a Prime Minister may want to distance herself or himself from an issue but because the staff are all in a division of PCO, the PM would be confident that his or her interests were taken into account and it would also simplify the PM's integration into the issue if that was considered necessary.

4. The National Security staff and the National Operations centre would provide for a closer integration of the officials such as the Chief of Defence staff, the Commissioner of the RCMP, the Director of CSIS, who seldom meet collectively or individually with the Prime Minister or Deputy Prime Minister. We would have more effective crisis management if they did. And emergency leadership could proceed in a seamless manner.

Recommendations

The Committee recommends that:

5.1. The position of Deputy Prime Minister become a permanent component of the federal political structure.

5.2. The Deputy Prime Minister be given permanent responsibility for Canada's U.S. File, borders, national security issues, natural and man-made disasters and coasts.[6]

5.3. The Deputy Prime Minister be provided with adequate bureaucratic support within a branch of the Privy Council Office to fund and direct a structure for maritime security in addition to other responsibilities listed in 5.2.

5.4. This national security structure containing the following be set up within 60 days:

- A permanent Cabinet committee chaired by the Deputy Prime Minister
- The Cabinet Committee would include the following ministers:
    - Foreign Affairs
    - Defence

[6] The Committee will prepare, in the future, reports on first responders, the intelligence community and other security matters. While arguments have been made in this report why coastal defence should be under the Deputy Prime Minister, the rationale for including intelligence fusion and the Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness (OCIPEP) will be provided in subsequent reports.

- Solicitor General
- Health
- Finance
- Justice
- Immigration
- Others as required

- An additional Secretary to the Cabinet as its senior official

- A permanent Secretariat within PCO dedicated to national security issues

- The Secretariat within PCO would include sufficient senior officials who have a good understanding of government capabilities, together with a grasp of issues and interests of importance to Canada.

- A restructuring of current procedures to permit this Secretariat to address issues of national security and common US/Canada security issues.

5.5. The permanent secretariat to support the Deputy Prime Minister be formed within two months, and that they set up operations in a temporary government facility until the permanent national operations centres are built.

5.6. A national operations centre complete with a senior level "situation room" be constructed that would permit a permanent secretariat to continuously monitor international and national events that might

affect the national security of Canada. This operations centre should be located within easy physical access to the Privy Council Office, with complete and redundant power and national level communications.

5.7. An alternate, mirror image operations centre be designed and constructed utilizing different sources of power and communications than the primary facility.

5.8. The design and construction schedule be such that these operations centres are fully operationally capable by 1 February, 2005.

CHAPTER SIX:

The need for Enhanced

INTERNATIONAL COOPERATION

The Committee's main focus with regard to improved international cooperation in past reports has been on Canada-U.S. coordination. The Committee made several recommendations in ***The Defence of North America: a Canadian Responsibility.*** These included:

1. **Greater cooperation and coordination with U.S. counterparts.**

2. **The establishment of a Canadian-U.S. joint operational planning group that would include representatives of the Canadian Navy, the Canadian Coast Guard, the U.S. Navy and the U.S. Coast Guard. This unit of approximately 50 people should be located at Colorado Springs, in proximity to NORAD planning staff.**

3. **Establishment of multi-departmental operations centres at Halifax on the East Coast and Esquimalt on the West Coast that would be capable of collecting and analyzing shipping intelligence to provide a combined operational picture for all government agencies that deal with incoming vessels; to address coastal threats to North America and design procedures to deal, with all anticipated scenarios, with representatives from the U.S. Coast Guard, the U.S. Navy and the Canadian Navy.**

In this report, the Committee will consider the government's response to those recommendations. It will also address other aspects of the need for Canada and the United States to cooperate in the defence of North America.

Finally, the Committee will examine the need to better coordinate surveillance and intelligence with countries *other than the United States* – particularly those countries with large ports through which a majority of Canada-bound vessels embark.

U.S.- Canadian Cooperation

> *"There is a lot of dialogue and understanding [with the U.S.], but there is definitely room for more. There is always a need for more discussions. They certainly have a different approach from ours."*
> **Gerry Frappier, Chair, Interdepartmental Marine Security Working Group (IMSWG)**

With reference to the three Committee recommendations listed above, it is fair to say that there has been at least marginal progress on the first – better cooperation with U.S. counterparts – although there is no evidence that either country has appreciated the degree of importance that should be attached to establishing and implementing a joint plan for defence of the continent.

One example of marginal, undramatic improvement in this direction has been the establishment of the Canada-U.S. bi-national planning group with a two-year mandate to enhance military cooperation for the protection of North America – a laudable response to our second recommendation listed above

(that such a joint operational planning group should be set up in proximity to NORAD headquarters at Colorado Springs).

Any excitement Committee members felt initially at the establishment of this planning group has been muted by slow progress in turning the group into anything meaningful. The Committee may be wrong here, but if this group is going to play an important role in harmonizing the defence capacity of the two countries, the pace at which this imperative is being approached does not reflect any great sense of urgency.

First the good news: **Vice-Admiral Ron Buck** told the Committee that not only had the overall planning group been established and was in motion: *"In January, the Canada-U.S. bi-national planning group completed its mission analysis session in Colorado, and will soon embark upon the production of bi-national plans to improve our ability to work in the domestic bi-national context from the national perspective."*

Admiral Buck testified that a subsidiary planning group focusing on coastal defence had also been established – the Maritime Plans and Surveillance Working Group. He said this group will concentrate on bi-national maritime security and surveillance, working in collaboration with groups like Interdepartmental Maritime Security Working Group (IMSWG) and the NORAD Maritime Surveillance Working Group. This group, he said, is "coordinated" with the Canadian Navy's operations centres in Halifax and Esquimalt:

> *"the planning group is structured to report any plans jointly through the Deputy Chief of Defence Staff and me, and ultimately to the two coastal formations. That is consistent and cohesive."*

The Committee, of course, in our third recommendation listed above, had called for the establishment of Canadian multi-departmental operations centres at Halifax on the East Coast and Esquimalt on the West Coast, with desks for personnel from the U.S. Coast Guard, the U.S. Navy. As discussed earlier in this report, that recommendation has been ignored. The Canadian Navy, the RCMP, the Canadian Coast Guard, and other agencies involved in coastal security continue to maintain separate operational headquarters, without U.S. liaison personnel, without any fusion centre.

The Bad News

It is one thing to establish a Canada-U.S. bi-national planning group. It is another thing to inject some sense of urgency that it could play a very useful role in the defence of North America.

For instance, the Committee recommended that a contingent of about 50 Canadians should staff the planning group at Colorado Springs. Admiral Buck told us that Canada envisioned sending 30 instead. That is, at least, within the realm of what the Committee had in mind. When he testified in April, Admiral Buck acknowledged that only seven Canadian representatives were on site at the time, but added that he expected the full contingent would be there by summer, when the group would begin its work "in earnest."

Furthermore, U.S. representatives on the planning group are "double-hatted" – that is, they hold other positions in the U.S. military or U.S. government. **Admiral Buck** interpreted this as being a *good* thing – *"We need to ensure that the U.S. personnel tied*

to the planning group have the right operational links inside the U.S. government departments and agencies. It is not only Homeland Security."

The point seems to be that the new U.S. Department of Homeland Security is involved in enough jurisdictional wrangles within the U.S. government that representatives of those many jurisdictions are needed on deck when any meaningful planning is done. This smacks of the kind of thinking that created Canada's Interdepartmental Maritime Security Working Group – gather people together with other priorities together in common cause and hope for the best.

How seriously is the planning group's mission really being taken?

Consider that neither Canada nor the United States provided immediate dedicated resources to the planning group. Instead, for the most part, they simply "rearranged" the responsibilities of existing personnel in NORAD and Northern Command in Colorado Springs.

In fact, only a handful of additional Canadian personnel were posted to Colorado Springs until this summer, and the U.S. has yet to dedicate any full time resources to this venture. Could it be that Northern Command is so busy trying to establish a viable position within the American military structure that it doesn't have much time for the U.S.-Canada planning group?

On August, 2003, a Department of National Defence website stated that "To date, the group has 22 people, 18 of whom are

Canadians."[7] It is bad enough that, a third of the way through the group's mandate, Canada only had 18 out of an announced 30-person staff in place. For its part the U.S. government had dedicated only 4 part-time personnel to the mission.

Canadian Army Col. David Fraser, co-director of the Binational Planning Group provided a progress report to the Binational Military Coordination Committee In this report, he stated that, with these 18 Canadians and four Americans, the group was *"almost fully staffed right now so I think it's very fair to say that they're just beginning their work."*

It is probably also very fair to say that this may be a good idea going nowhere – slowly.

Canada-U.S. Intelligence Coordination

Ward Elcock, Director of the Canadian Security Intelligence Service, told the Committee that there is extensive and on-going intelligence co-operation between Canada and the United States. Mr. Elcock noted that **Louis Freeh, a former director of the Federal Bureau of Investigation**, told a conference in Whistler in March, 2002 that *"With respect to the Canadian and US partnership . . . in the areas of terrorism, cross-border crime, espionage, there is actually no stronger relationship that exists in the world, at least in my experience, than between the law enforcement [and] intelligence services of both countries, and I know from a first-hand position."*

---

[7] Inside Washington Publishers, "Inside the Pentagon: Sorting Through 50 Years Of Military Agreements... U.S.-Canadian Planning Group Eyes Enhanced Defence Cooperation," (14 August 2003). Available at: www.forces.gc.ca/site/focus/canada-us/pentagon2_e.asp. Visited 7 October, 2003.

Canada-U.S. Customs and Immigration Coordination

Several examples of efforts to improve coordination between U.S. and Canadian customs and immigration operatives were noted in Chapter 3 – The Need for Better Surveillance.

We have already said that one of these efforts – the In Transit Targeting Initiative – makes little sense to the Committee, in that it places U.S. targeters at Halifax, Montreal and Vancouver in an effort to target dangerous cargo headed for the United States, but it also places Canadian targeters at Newark and Seattle. These Canadian targeters are apparently looking for containers that would wreak havoc in Canada but are passing through the United States en route to their northern target. This seems unlikely: terrorists have been accused of being venal, but they have never been accused of being as stupid as this. The Committee suggests that these Canadian officers be relocated to more likely terrorist embarkation points.

Other initiatives by the Canada Customs and Revenue Agency (CCRA) – such as the Canada-U.S. initiative designed to enhance Canadian and U.S. border security at ferry terminals through the adoption of a series of benchmark security measures – make far more sense. The truth is that despite allegations in some U.S. circles that Canadian border security is weak, until recently Canadian customers and immigration placements at Canada-U.S. border points were more generously staffed than U.S. locations. Furthermore, Canadian training appears to be superior.

As Denis Lefebvre, Assistant Commissioner, Customs Branch, Canada Customs and Revenue Agency, told the Committee:

> *"The Canada Customs and Revenue Agency has a school in Halifax to teach officers how to search ships. There are only a couple of customs administrations in the world that have that. We have an excellent reputation. We have students from other customs administrations. We would love to have U.S. customs officers attend there to follow the course. They do not have anything close to it. In that regard, I think that we are ahead."*

It is the Committee's belief that the two main problems with Canada's customs and immigration placements – which applies not just to U.S. border points, but at other locations as well – are lack of trained personnel to operate new scanning equipment, some of which sits idle, and lack of advance information on ship passengers similar to that provided on air passengers under the Advanced Passenger Information (API) agreement.

However the Canada Customs and Revenue Agency and its U.S. counterparts do deserve credit for undertaking initiatives that serve as models for Canada's shipping agreements with other countries. For instance, CCRA and the U.S. Customs Service have recently implemented a program whereby data on in-transit shipments is sent electronically into the United States Automated Targeting System. This enables officers to do an automated first sort of manifest information. This electronic sort saves valuable time for the targeters and allows them to concentrate their work on the highest risk shipments.

Canada and the World

When **Ms. Maureen Tracy of the Canadian Customs and Revenue Agency** appeared before the Committee, she acknowledged that targeting shipments arriving from other ports is not always easy, because officers are not always sure as to the actual origin of various components of any shipment. In her words: *"There are containers that have a somewhat limited history."*

A ship loads at one port . . . arrives at another . . . partially unloads . . . picks up more cargo . . . proceeds to the next port . . . repeats the routine . . . and the cycle goes on.

Containers that appear to come from, say, Rotterdam, may actually be from, say, Algeciras. Some shipping companies are more reliable than others in chronicling a shipment's voyage.

Canada is currently attempting to increase the percentage nationally of arriving shipments that are scanned or searched by one means or another from three per cent to six per cent. [The Committee received testimony that in Halifax the rate is eight per cent.] Those low percentages are not unusual – no country can afford to inspect all, or even a majority, of arriving or outgoing shipments.

However, the Committee believes that countries of good will can enter a symbiotic relationship to reduce the odds of failing to inspect dangerous cargo. Through bilateral agreements, we believe that these countries can achieve the end sought through the use of the United States Automated Targeting System (see above): to save valuable time for targeters, allowing them to concentrate on high risk shipments.

To do this, customs officers need to have a better sense of which shipments are low-risk.

A Web of International Maritime Colleagues

Different methods of searching vessels and containers are more thorough than others. In modern ports around the world, a variety of search and scanning methodologies are used. The most thorough, of course, is taking a container to a warehouse and destuffing it manually. Such searches are time-consuming, expensive and rare, for obvious reasons.

Other technologies, of varying efficacy in different situations, include the Vehicle and Cargo Inspection Systems (VACIS) machine (stationary gamma radiation equipment capable of scanning a container in five seconds), mobile/pallet gamma rays, radiation detection equipment, hand-held ion scans, remotely operated vehicles, tool trucks, and biological and chemical weapons detectors.

What Canada needs to pursue are bilateral agreements whereby ports in other signatory countries advise our customs officials of two things before a vessel departs for Canada:

- Details pertaining to ship, crew and cargo
- Information on how thoroughly items on a full list of cargo were scanned

Details pertaining to ship, crew and cargo are supposed to be sent electronically to customs officials in countries belonging to the International Maritime Organization starting in 2004. Ocean carriers and freight forwarders are responsible for sending this

information. How reliable are shippers and forwarders? Very few containers are loaded right at ports, and police and customs auditing of the companies responsible for shipments is negligible. The Committee believes that a more reliable and trustworthy system could be established under reciprocal agreements whereby port officials forward details on crews and shipments.

At the same time, port officials could – through a numbers or letters rating system – indicate which pieces of cargo had been searched, and how thoroughly. For instance, a manual destuffing might rate a 10, a Vehicle and Cargo Inspection Systems (VACIS) machine scanning a 7, and so on. Various combinations and permutations are possible, of course. Higher numbers might be assigned to containers searched in two or three signatory ports before they arrived in Canada. If Canada signed agreements with a number of countries, it could lead to much more effective targeting when cargo vessels arrive at our ports.

Much to Learn

Canadian security officials should be doing some scanning themselves – overseas. We have plenty to learn from other countries. The United States, for instance, has security and intelligence officials at many ports abroad. Why aren't Canada's CSIS officials abroad collecting intelligence in foreign ports that regularly load vessels bound for Canada? The Committee learned that the CSIS officer at the Canadian Embassy in The Hague never went to the Port of Rotterdam on business, focusing her attention instead on the International Court at The Hague. The latter is a commendable initiative, but

so is assessment of what kind of suspicious vessels might be departing the Netherlands for Canada.

There is much to learn in Rotterdam. The Dutch port is far better policed than Canadian ports, and has introduced a system whereby its police no longer focus on incidents. Rather, they have introduced a problem-oriented system with a project-style approach to solving those problems. Officials no longer rely on companies to report crime – their teams determine what kind of crime is taking place, and send teams out to engage in thorough investigations.

These are just a few examples of how Canada could learn from a thorough study of how other countries are using their coast guards, to how they are scrutinizing their ports, to what methodology works best for them in remote areas.

Recommendations

The Committee recommends that:

6.1. Both U.S. and Canadian governments address the work of the planning groups seriously and provide the necessary personnel to do it.

6.2. The Government of the United States be invited to place liaison officers at East Coast, West Coast and Great Lakes multi-departmental operations centres where intelligence is fused and analyzed if and when the Government of Canada sees fit to establish those centres.

6.3. The Government of Canada enter into reciprocal bilateral agreements with major shipping countries that outline ways that these countries will assist each other on advance information on vessels, crews, cargo and indicators of which cargo items have already been inspected in various ways.

6.4. The Government of Canada commission a report on how other countries are upgrading their maritime security, with particular reference to the use of coast guards and anti-crime and anti-terrorism methodology at sea ports and airports.

Conclusion

When Dr. Thomas Axworthy, Chairman of the Centre for the Study of Democracy, Queen's University, appeared before the Committee, this keen student of Canadian history pointed out that Canada was unready for the First World War, unready for the Second World War, unready for the Korean War, and even, if you went back far enough, unready for the 1885 rebellion in the northwest.

> *"We have this tradition of unpreparedness. Ethelred the Unready should be the patron saint of Canada. At the same time, we have this enormous accelerating rate of threat."*

The Committee could not agree more. Never has a combined physical and economic threat to the Canadian homeland been more palpable, but rarely have Canadians been more sanguine about their well-being.

This Committee is not composed of alarmists. Many of our earlier proposals have proven to be sound – in some cases, such as the need for a pause in Canada's military activity abroad, even prescient.

Not only are our proposals generally sound, under the circumstances we believe them to be moderate. We do not expect, nor want, Canada to become a militaristic country.

But we must be prepared. We must defend ourselves. We must defend our coastlines with more than a handful of RCMP officers. We must reorganize our security and intelligence apparatus at the centre.

RECOMMENDATIONS

Chapter Two

With respect to security SURVEILLANCE on Canada's coasts, the Committee recommends that:

2.1 At least eight and possibly more High Frequency Surface Wave Radar sites be installed to monitor areas of heavy traffic on Canada's coasts, plus other coastal sites that terrorists might target as alternates to high-traffic ports.

2.2 Tactical drones (Unmanned Aerial Vehicles (UAVs)) be introduced as surveillance aids off both coasts.

2.3 The government conduct a study to ascertain whether the use of higher-cost strategic drones should be introduced into Canada's surveillance matrix in the Arctic, as well as the east and west coasts.

2.4 The Department of Transport require all vessels of more than 15 tonnes to be equipped with transponders of at least Class B[8] capacity by 2008.

2.5 The Royal Canadian Mounted Police (RCMP) be designated as the lead police force at all Canadian air and sea ports with adequate funding to combat

[8] A Class B transponder is able to transmit but not receive.

security breaches caused by the presence of organized crime at those ports.

2.6 Canada Customs & Revenue Agency (CCRA) personnel be relocated from the U.S. ports of Newark and Tacoma to major world ports where the likelihood of terror-related embarkations is much more likely.

2.7 Significant numbers of Canadian Security and Intelligence Service (CSIS) personnel be posted to major world ports to gather maritime intelligence.

2.8 All cruise ships, ferries and other vessels approaching Canadian ports be required to provide information on passengers and crew comparable to that provided to immigration officials at Canadian airports under the Advance Passenger Information/Personal Name Record Program.

2.9 Canada Customs & Revenue Agency (CCRA) ensure that there are adequate trained personnel to operate the new technology introduced at Canadian ports.

2.10 Goods confiscated by Canada Customs & Revenue Agency (CCRA) and Royal Canadian Mounted Police (RCMP) in conducting their normal duties be auctioned off and the funds raised be reinvested in the upgrading of policing capabilities.[9]

[9] Parks Canada's revenues for entry fees at Canadian parks went up considerably after it was decided to partially reimburse parks for fees collected. Park wardens had previously been less than vigilant about staffing entry posts, since all revenues went directly to Ottawa.

Chapter Three

In addition to repeating the three recommendations listed above, from our report *Defence of North America: a Canadian Responsibility,* the Committee recommends that:

3.1 The government expand its cadre of intelligence analysts in the wake of reports that too few people have been assigned to do too much critical work.

3.2 The government move immediately to upgrade its recruitment of intelligence officers from Canadian universities and other institutions outside the public service and that those universities and institutions make wider use of instructors from outside Canada with insights into other cultures.

3.3 The government increase funding for the training of people with the kinds of language and cultural skills that the Canadian intelligence community needs to draw from.

3.4 The government treat the quick introduction of the Maritime Information Management & Data Exchange Study (MIMDEX) information-sharing system as a priority.

3.5 The government expand information-sharing among departments, agencies, police forces and the military, recognizing some potential limitations required by the Charter of Rights and Freedoms as well as confidentiality guarantees sometimes required by foreign intelligence sources.

Chapter Four

The Committee recommends that:

4.1. The federal government take immediate steps to transform the Canadian Coast Guard from an agency that reports to the Department of Fisheries and Oceans to an independent agency responsible to Parliament and carrying out its duties – search and rescue, ice-breaking, navigational aids, buoy tending, boat safety, fisheries and environment protection – plus new responsibilities for national security. For national security matters, Coast Guard assets would be temporarily directed by coastal operations centres (Trinity and Athena).

4.2. The Committee reiterates its recommendation that a public inquiry be struck under the Inquiries Act to look into the vulnerabilities to crime and terrorism at Canada's ports.

4.3. The Committee recommends that the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) conduct a risk / threat assessment to determine what personnel, equipment, and financial resources it needs to re-establish the Marine Division and to police the St. Lawrence Seaway, St. Lawrence River, Great Lakes, the Fraser and Skeena Rivers, and inland waterways identified as high risk.

4.4. The Committee recommends that the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) report its findings to the

public by March 31, 2004 and have an operational plan ready for March 31, 2005, and that the Government be prepared to fund the stated requirements.

In addition to the recommendations in the above text, the Committee recommended ***in Canadian Security and Military Preparedness*** (February, 2002) that:

- **a federal agency be created that will be responsible for selection, training, and supervision of persons and systems responsible for passenger and baggage screening at airports, and that this agency report to the RCMP. (Recommendation #13 page 130)**

On top of the recommendation cited in the text above, the Committee recommended ***in Defence of North America: A Canadian Responsibility*** (September, 2002) that:

- **The Coordination of all Canadian resources – including Navy, Coast Guard, Air Force, Army, Citizenship and Immigration Canada, Canada Customs and Revenue Agency, police forces and agencies responsible for intelligence and satellite surveillance – to improve defence of Canada's coastlines. (Recommendation #2 page 14)**

- **New security measures on the Great Lakes including:**

i. **Mandatory reporting for all vessels (of a displacement to be determined by Canadian regulators) to Canadian authorities 24 hours prior to anticipated entry into Canadian Great Lakes ports;**

ii. **All vessels (of a displacement to be determined by Canadian regulators) intending to operate in the Great Lakes region be equipped with transponders to permit electronic tracking by Canadian authorities. This requirement would have the added benefit of greatly improving the precision of search and rescue;**

iii. **Mandatory daily reporting to Canadian authorities for all vessels (of a displacement to be determined by Canadian regulators) operating in Canadian national waters;**

iv. **Canada's Great Lakes reporting stations will be responsible for receipt and coordination of these reports and for communication with policing agencies. (Recommendation #8 page 15)**

In *The Myth of Security at Canada's Airports* (January, 2003) the Committee recommended:

- **All airport policing directly related to air travel security be removed from the airport authorities and assigned exclusively to the RCMP under contract to CATSA. [The Committee's intention was to state that the contracts may be with CATSA, but the RCMP is the sole authority to which it reports.] (Recommendation #VII.1 page 147)**

- **Local police forces and security guards contracted by airport authorities be responsible for criminal offences that are not related to air travel security. (Recommendation #VII.2 page 147)**

- **CATSA should be given the authority to contract the RCMP to supervise all policing at airports as it relates to**

passenger, cargo, aircraft and airside security. [The Committee's intention was that the RCMP, through CATSA, should supervise policing at airports.] (Recommendation #VIII.2 page 148)

Chapter Five

The Committee recommends that:

5.1. The position of Deputy Prime Minister become a permanent component of the federal political structure.

5.2. The Deputy Prime Minister be given permanent responsibility for Canada's U.S. File, borders, national security issues, natural and man-made disasters and coasts.[10]

5.3. The Deputy Prime Minister be provided with adequate bureaucratic support within a branch of the Privy Council Office to fund and direct a structure for maritime security in addition to other responsibilities listed in 5.2.

5.4. This national security structure containing the following be set up within 60 days:

- A permanent Cabinet committee chaired by the Deputy Prime Minister

[10] The Committee will prepare, in the future, reports on first responders, the intelligence community and other security matters. While arguments have been made in this report why coastal defence should be under the Deputy Primer Minister, the argumentation for including first responders and the Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness (OCIPEP) will be provided in subsequent reports.

- The Cabinet Committee would include the following ministers:
    - Foreign Affairs
    - Defence
    - Solicitor General
    - Health
    - Finance
    - Justice
    - Immigration
    - Others as required

- An additional Secretary to the Cabinet as its senior official

- A permanent Secretariat within PCO dedicated to national security issues

- The Secretariat within PCO would include sufficient senior officials who have a good understanding of government capabilities, together with a grasp of issues and interests of importance to Canada.

- A restructuring of current procedures to permit this Secretariat to address issues of national security and common US/Canada security issues.

5.5. The permanent secretariat to support the Deputy Prime Minister be formed within two months, and that they set up operations in a temporary government facility until the permanent national operations centres are built.

5.6. A national operations centre complete with a senior level "situation room" be constructed that would permit a permanent secretariat to continuously monitor international and national events that might affect the national security of Canada. This operations centre should be located within easy physical access to the Privy Council Office, with complete and redundant power and national level communications.

5.7. An alternate, mirror image operations centre be designed and constructed utilizing different sources of power and communications than the primary facility.

5.8. The design and construction schedule be such that these operations centres are fully operationally capable by 1 February, 2005.

Chapter Six

The Committee recommends that:

6.1. Both U.S. and Canadian governments address the work of the planning groups seriously and provide the necessary personnel to do it.

6.2. The Government of the United States be invited to place liaison officers at East Coast, West Coast and Great Lakes multi-departmental operations centres where intelligence is fused and analyzed if and when the Government of Canada sees fit to establish those centres.

6.3. The Government of Canada enter into reciprocal bilateral agreements with major shipping countries that outline ways that these countries will assist each other on advance information on vessels, crews, cargo and indicators of which cargo items have already been inspected in various ways.

6.4. The Government of Canada commission a report on how other countries are upgrading their maritime security, with particular reference to the use of coast guards and anti-crime and anti-terrorism methodology at sea ports and airports.

INDEX

INDEX

Micromedia ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

SENATE OF CANADA

National Security and Defence,
Standing Senate Committee
2nd Session, 37th Parliament

INDEX

Canada's Coastlines:
The Longest Under-Defended Borders in the World
Volume 1
October 2003

Index

Note - bold numerical **1**: refers to pages within Volume 1

24 hour rule, 1:39,51

96 hour rule, 1:39-40

200 (Nautical) Mile Exclusive Economic Zone, 1:36

Adams, John, Commissioner of the Canadian Coast Guard, **1**:16,78,81

Addressing Vulnerabilities in Canada's Maritime Security, **1:116**

Advance Passenger Information (API)/Personal Name Record, **1:53,58,142,152**

AIS
See **Automatic Identification Systems (AIS)**

"All Stream" Company, 1:**65**

API
See **Advance Passenger Information (API)/Personal Name Record**

Arcturus
See **Canadian Navy** – Arcturus

ATHENA
See **Canadian Navy** – Operation ATHENA

Atkins, Chief Superintendant Ian, Criminal Operations Branch, Province of Nova Scotia, RCMP, 1:79-80

Atkins, Hon. Norman K., Standing Senate Committee on National Security and Defence, 1:29-30,55

Aurora
See **Canadian Navy** - Aurora

Automatic Identification Systems (AIS), 1:40,48-9

Avis, Capt. Peter, Director, Maritime Policy, Operations and Readiness, DND, 1:66,116

Axworthy, Thomas, Chairman, Centre for the Study of Democracy, Queens

University, **1**:59,63,107,114-5,149

Banks, Hon. Tommy, Standing Senate Committee on National Security and Defence,
1:16,51

Blimps
See **Canadian Navy** - Dirigibles

Boutilier, James A., Special Advisor (Policy), Maritime Forces, Pacific
Headquarters, DND, **1**:14,23,50,73,82-3

Buck, Vice-Admiral Ron, Chief of Maritime Staff, DND, **1**:24,47,49,59,77,83,108,137-8

Bush, George W., President of the United States, **1**:4

Canada Customs and Revenue Agency (CCRA)
Canada-U.S. Vessel Identification System, **1**:44
Container scanners, **1**:45
VACIS mobile gamma radiation scanners, **1**:45,144-5
Ferry terminal benchmarks, **1**:44
Passport scanners, **1**:44
Targeting containers, **1**:45

Canadian Air Transport Security Authority (CATSA), **1:98,105-6,119,156-7**

Canadian Coast Guard (CCG), **1**:14-7,23,28,31-2,41,49,69,77-8,81-6,88,90, 93,103,109,117,135,138,154
Armament, **1**:92
Canadian Coast Guard Auxiliaries (CCGA), **1**:93
Coastal Operations Centres, **1**:73,90-1

Constabulary, **1**:17,27,78,81-2,84,87,90-2,109
Funding, **1**:14,17,43,81,84,86
Security role, **1**:77
Training, **1**:78,92,94-5

Canadian Coast Guard Auxiliaries (CCGA)
See **Canadian Coast Guard (CCG)**- Canadian Coast Guard Auxiliaries (CCGA)

Canadian Maritime Network (CANMARNET), **1:32,63-5**

Canadian Navy
Arctic surveillance, **1**:19,23
Arcturus, **1**:20
Aurora, **1**:19-21,52,69
Dirigibles, **1**:19,27
Littoral Airborne Sensor Hyper Spectral (LASH), **1**:27
Drones, **1**:19,24-7,42,52,57,151
Global Hawk UAV, **1**:26
Sperwer UAV, **1**:25
Funding, **1**:17-8,22,46,82-3
High Frequency Surface Wave Radar (HFSWR), **1**:19,21,42,46,48
Intelligence Surveillance Tactical Air Surveillance (ISTAR), **1**:25
Maritime coastal defence vessels (MCDV's), **1**:19,24,69,77,83
Maritime Command Impact Study for 2003 (Ottawa Citizen, September 27, 2003), **1**:20
Operation ATHENA, **1**:25
Patrol Frigates, **1**:69
Satellite surveillance, **1**:19,22-3,48,52,69,104,155
Sea King, **1**:19
Training, **1**:83

Canadian Privacy and Charter Laws, **1:64**

Canadian St. Lawrence Seaway Management Corporation, 1:43

Canadian Security and Intelligence Service (CSIS), 1:58,70,130,140,145,152

Canadian Security and Military Preparedness (February 2002), **1**:97,120

CANMARNET
See Canadian Maritime Network (CANMARNET)

CATSA
See **Canadian Air Transport Security Authority (CATSA)**

CCG
See **Canadian Coast Guard (CCG)**

CCGA
See **Canadian Coast Guard (CCG)**- Canadian Coast Guard Auxiliaries (CCGA)

CCRA
See **Canada Customs and Revenue Agency (CCRA)**

Charter of Rights and Freedoms, **1:75,153**

Citizenship and Immigration Canada, **1:63,69,104,155**

Collenette, David, Transport Minister, **1**:14,65,97,110

Contiguous zone, **1:36**

CSIS
See **Canadian Security and Intelligence Service (CSIS)**

Davidson, Rear Admiral Glenn, Commander of the Maritime Forces in the Atlantic
(MARLANT), **1**:18

Day, Hon. Joseph A., Standing Senate Committee on National Security and Defence,
1:113-4

Defence of North America: A Canadian Responsibility (September 2002), **1**:11,75,99,
104,120,135,155

Deputy Prime Minister (DPM), 1: **114,126-7,130-1,157**

Dewar, John, **1:88**

DFO
See **Fisheries and Oceans Department (DFO)**

DND
See **National Defence Department (DND)**

Domain awareness, **1:36,46**

DPM
See **Deputy Prime Minister (DPM)**

Elcock, Ward, Director of the Canadian Security Intelligence Service, **1**:140

Environment Canada, 1**:72,91-2,**

Finance Department, 1:119,127,132,158

Fisheries and Oceans Department (DFO), 1**:15,22,39,43,63,69,78,85,91,103**
Fisheries surveillance, 1:43
Funding, **1**:43

For an Extra 130 Bucks...Update on Canada's Military Financial Crisis – A View from the Bottom Up (November 2002), **1**:13,120

Foreign Affairs Department, 1**:127,131,158**

Foreign ports, 1**:39,50-1**

Forrestall, Hon. J. Michael, Deputy chair, Standing Senate Committee on National Security and Defence, **1**:81

Fox, John, Regional Representative, Nova Scotia, Union of Canadian Transport Employees, **1**:86

Frappier, Gerry, Director General, Security and Emergency Preparedness, and Chair of Interdepartmental Marine Security Working Group, Transport Canada, **1**:47,71,113-4,116,136

Fraser, Col. David, Co-Director of the Binational Planning Group, DND, **1**:140

Freeh, Louise, Former Director of the Federal Bureau of Investigation, **1**:140

Frum, David. ***Right Man: The Surprise Presidency of George W. Bush (The)***, **1**:4

Gadula, Charles, Director General, Fleet Directorate, Marine Services, CCG, **1**:14,23

Garnett, Vice-Admiral (Ret'd) Gary L., National Vice President for Maritime Affairs,
Navy League of Canada, **1**:68,71,107

Geostrategic position, **1**:10

Global Hawk UAV
See **Canadian Navy** – Drones -- Global Hawk UAV

Great Lakes, **1:27-8,30,35-8,42,60,80,85,93-5,98-101,103-5,108-9,154-6,160**

Hansen, Supt. Ken, Director of Federal Enforcement, RCMP, **1**:28-9,31,79

Haydon, Peter T., Senior Research Fellow, Centre for Foreign Policy Studies, Dalhousie
University, **1**:21,24,35,68,112,119

Health Canada, **1:123,127,132,158**

Hendel, Commodore (Ret'd) Hans, Consultant Canadian Forces Staff College, DND,
1:35,89-90

HFSWR
See **Canadian Navy** - High Frequency Surface Wave Radar (HFSWR)

Hickey, Capt. Larry, Asst. Chief of Staff, Plans and Operations for Maritime Forces
Atlantic, DND, **1**:16,111,117

High Frequency Surface Wave Radar (HFSWR)
See **Canadian Navy** - High Frequency Surface Wave Radar (HFSWR)

IMO
See **International Maritime Organization (IMO)**

IMSWG
See **Interdepartmental Marine Security Working Group (IMSWG)**

In Transit Targeting Initiative, **1:141**

Inside the Pentagon: Sorting Through 50 Years of Military Agreements... U.S.-
Canadian Planning Group Eyes Enhanced Defence Cooperation (Inside Washington
Publishers, 14 August 2003), **1**:140

Integrated Border Enforcement Teams, **1:95**

Intelligence Surveillance Tactical Air Surveillance (ISTAR)

See **Canadian Navy** - Intelligence Surveillance Tactical Air Surveillance
(ISTAR)

Interdepartmental Marine Security Working Group (IMSWG), 1:40-1,43,63-7, 71,110-3,116,118-9,122,136-7

International Maritime Organization (IMO), 1:**48-9,144**

International Convention for the Safety of Life at Sea, 1:40

International Ship and Port Security (ISPS) Code, 1:41

Inquiries Act, 1:96-7,103,154

ISPS
See **International Ship and Port Security (ISPS) Code**

ISTAR
See **Canadian Navy** - Intelligence Surveillance Tactical Air Surveillance
(ISTAR)

Johnson, Capt. Don, President of Air Canada Pilots Association, **1**:97-8

Johnston, Rear Admiral (Ret'd) Bruce, Former Commander, Canadian Maritime Forces Pacific, DND **1**:12,94

Justice Department, 1:**66,127,132,158**

Kelley, James C., Research Fellow, Centre for Foreign Policy Studies, Dalhousie
University, **1**:21,89

Kenny, Hon. Colin, Chair, Standing Senate Committee on National Security and
Defence, **1**:15,51,55,71,85,110

Lachance, Sylvain, Acting Director of the General Fleet, CCG, **1**:15-6

LASH
See **Canadian Navy** - Littoral Airborne Sensor Hyper Spectral (LASH)

Layered approach, **1:37**

Lefebvre, Denis, Assistant Commissioner, Customs Branch, CCRA, **1**:142

Lenton, W.A., Assistant Commisioner, Federal Services Branch, RCMP, **1**:29-
30,54,67,102

Littoral Airborne Sensor Hyper Spectral (LASH)
See **Canadian Navy** - Littoral Airborne Sensor Hyper Spectral (LASH)

Marine Cargo Importation, **1:39**

Maritime coastal defence vessels (MCDV's),
See **Canadian Navy** - Maritime coastal defence vessels (MCDV's)

Maritime Communications Traffic System (MCTS), 1:49

Maritime Plans and Surveillance Working Group (MPSWG), 1:43,137

Marine Transportation Security Act, **1:118**

Maritime Information Management and Data Exchange Study MIMDEX, 1:33,64-5,75,153

MCDV's
See **Canadian Navy** - Maritime coastal defence vessels (MCDV's)

MCTS
See **Maritime Communications Traffic System (MCTS)**

Middlemiss, Danford W., Professor of Political Science at Dalhousie University,
1:10,113

MIMDEX
See **Maritime Information Management and Data Exchange Study**
MIMDEX

MPSWG
See **Maritime Plans and Surveillance Working Group (MPSWG)**

Myth of Security at Canada's Airports (The) (January 2003), 1:105,120,156

National Defence Department (DND), 1:**23,25,52,63-4,79,93,111,123,139**

National Operations Centre (NOC), 1:128,131,135,161

National Ports Enforcement Team, 1:**28**

National Ports Project, 1:**27**

National Security
Coastal security and defence, **1**:7,9
Coastal surveillance, **1**:20-2,25-6,38,46,48
Diplomatic representation, **1**:6
Emergency preparedness, **1**:107,114,129
Foreign aid, **1**:6
Funding, **1**:75,116-7,153
How do we defend against the unfamiliar and the unforeseen, **1**:2
Intelligence, **1**:6,11-2,16-7,28,33,47,51,54,59-63,66-73,75,99-100,104,107,115,
118,121,126-7,135-6,140,145,147,149,153,155,160
Maritime security, **1**:7,11,13,28,43,63-5,67,72,86,100,110,112,115-9,131,137,157
Training, **1**:60,75,96-7,104,141,153,155

NATO
See **North Atlantic Treaty Organization (NATO)**

Naval Surveillance
See **Canadian Navy**

Ng, Capt. Nathaniel, Director Land Requirements, DND, **1**:25

NOC
See **National Operations Centre (NOC)**

NORAD Maritime Surveillance Working Group, **1:43,135,137,139**

North Atlantic Treaty Organization (NATO), 1:18

OCIPEP
See **Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness (OCIPEP)**

Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness (OCIPEP), 1:131,157

Organized crime, 1:28-9,57,67,96,152

PCO
See **Privy Council Office (PCO)**

Ports Canada Police, **1:101**

Privy Council Office (PCO), 1:107,114-5,122-4,126-7,130-3,157-9

RCMP
See **Royal Canadian Mounted Police (RCMP)**

Recommendations, **1:36-8,57-8,68-70,75,96-7,100,103-6,131-3,135,147,151-60**

Ridge, Tom, **Assistant to the President and Homeland**

Security Advisor, 1:4

Right Man: The Surprise Presidency of George W. Bush (The) **(David Frum),** 1:8

Royal Canadian Mounted Police (RCMP)
Armed Ship Boarding Training, **1**:28
Funding, **1**:27-9,30,32,57,96,101-2,151
Marine division, **1**:99,101,103,156
Training, **1**:28,79,96

Sea King
See **Canadian Navy** - Sea King

St. Lawrence Seaway, 1:31,35,42-3,80,94-5,98,100-1,103,109

Security and Intelligence Secretariat, 1:124

Smith, Hon. David P., Standing Senate Committee on National Security and
Defence, **1**:87

Smuggling, 1:31-2,89,95

Solicitor General, 1**:98-9,118,123,127,131,158**

Sperwer UAV
See **Canadian Navy** – Drones -- Sperwer UAV

Straits of Juan de Fuca, 1:49,93

Territorial Sea, 1:36

Terrorism

Asymmetrical warfare, **1**:4-5,8,61
Hide and surprise, **1**:3
International terrorism, **1**:5
Motives, **1**:5
Suicide, **1**:1,3-4

Thomas, John F., Partner, BMB Consulting Services, Former Coast Guard
Commissioner, **1**:13,31-2,60,84-5,94-5

Tracy, Maureen, Acting Director General, Policy and Operations Division, CCRA,
1:50-1,53,145

Transponders, 1**:37-8,48-9,57,105,151,156**

Transport Canada, 1**:41,43,78,98,110,118-9**
Turbot War, 1**:78,109**

UAV
See **Canadian Navy** – Drones – Global Hawk UAV
Canadian Navy – Drones – Sperwer UAV

U.S.-Canada Surveillance Planning, 1**:43**

U.S. St. Lawrence Seaway Development Corporation, 1**:43**

VACIS
See **Canada Customs and Revenue Agency (CCRA)** - Container Scanners--
VACIS mobile gamma radiation scanners

Wark, Wesley K, Associate Professor, Dept of History, Munk

Centre for
International Studies, University of Toronto, **1**:21,35,52,61-2,68

Wing, Michael, National President, Union of Canadian Transportation Employees, **1**:86-7

Les côtes du Canada :
Les plus longues frontières mal défendues au monde

Comité sénatorial permanent
de la Sécurité nationale et de la défense

VOLUME 1

Octobre 2003

MEMBRES DU COMITÉ

37e législature – 2e session

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *président*
L'honorable J. Michael Forrestall, *vice-président*

Et

Les honorables sénateurs

L'honorable Norman K. Atkins
L'honorable Tommy Banks
L'honorable Jane Cordy
L'honorable Joseph A. Day
L'honorable Michael A. Meighen
L'honorable David P. Smith, C.P.
L'honorable John (Jack) Wiebe

*L'honorable Sharon Carstairs, C.P. (ou Robichaud, C.P.)
*L'honorable John Lynch-Staunton (ou Kinsella)
**Membres d'office*

TABLE DES MATIÈRES

CAUCHEMARS POUR LE NOUVEAU MILLÉNAIRE 1

LE TERRORISME À L'AVANT-SCÈNE 3

LA FIN DES CERTITUDES DE LA GUERRE FROIDE 5

LES CÔTES DU CANADA : 8

LES PLUS LONGUES FRONTIÈRES MAL DÉFENDUES AU MONDE 8

COMBATTRE L'INCONNU 9

ALERTER LES CANADIENS 10

L'IMPORTANCE DE LA SÉCURITÉ MARITIME 12

CE DONT TRAITE LE RAPPORT 13

CHAPITRE UN 15

LE MANQUE DE RESSOURCES 15

LE MANQUE DE FONDS : LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE 17

LE MANQUE DE FONDS : LA MARINE CANADIENNE 20

FORTUNES ENGLOUTIES 21

LA SURVEILLANCE NAVALE 22

LE MANQUE DE FONDS : LA GRC 31

CHAPITRE DEUX : 39

UNE SURVEILLANCE ACCRUE 39

LA CONNAISSANCE DU TERRITOIRE 40

RAPPORT D'ÉTAPE 43

AMÉLIORATIONS DANS LES PORTS 49

MAIS LE CANADA POURRAIT FAIRE BEAUCOUP MIEUX 52

RECOMMANDATIONS 63

CHAPITRE TROIS 67

SERVICE DU RENSEIGNEMENT 67

RECRUTER DE BONS ANALYSTES 69

ENCOURAGER LES BONS ANALYSTES À TRAVAILLER À L'UNISSON 71

TRAVAILLER ENSEMBLE – AU-DELÀ DE LA TECHNOLOGIE 74

RECOMMANDATIONS 85

CHAPITRE QUATRE 87

CAPACITÉ D'INTERCEPTION 87

FAIRE SEMBLANT DE DÉFENDRE 90

LA VÉRITÉ AU SUJET DU POTENTIEL DE LA GARDE CÔTIÈRE 95

RÉINVENTER LA GARDE CÔTIÈRE 101

RESSUSCITER LA DIVISION MARITIME DE LA GRC 104

RECOMMANDATIONS 113

CHAPITRE CINQ : 117

NOUVELLE STRUCTURE 117

L'INDIFFÉRENCE À L'ÉGARD DE NOS CÔTES 118

MESURES PRISES AU NIVEAU STRATÉGIQUE AUX FINS DE LA SÛRETÉ MARITIME 120

DE LA SÉCURITÉ CÔTIÈRE À UNE VUE D'ENSEMBLE NATIONALE 131

PROPOSITION D'UNE NOUVELLE STRUCTURE DE SÉCURITÉ NATIONALE 133

NOUVELLE ARCHITECTURE CENTRALE PROPOSÉE POUR LES PRIORITÉS DU GOUVERNEMENT 137

RECOMMANDATIONS 145

CHAPITRE SIX : 149

COOPÉRATION INTERNATIONALE 149

RECOMMANDATIONS 163

CONCLUSION 165

RECOMMANDATIONS 167

INDEX I

(Il y a deux volumes au rapport)

Cauchemars pour le nouveau millénaire

Imaginons que dix personnes vouées à une cause idéologique commune se dispersent dans les forêts canadiennes par une chaude journée d'été. Même en supposant qu'elles n'aient sur elles que des allumettes de carton, combien de dégâts pourraient-elles causer?

Combien de dégâts cinq personnes pourraient-elles faire avec des explosifs fabriqués à partir de produits chimiques en vente libre dans toutes les jardineries si elles décidaient de porter un coup dur au réseau commun de distribution d'électricité de l'Amérique du Nord en faisant sauter cinq lignes de transport d'électricité à haut voltage?

Ce n'est un secret pour personne qu'à l'heure actuelle, un faible pourcentage seulement des conteneurs débarqués dans les ports nord-américains sont fouillés ou inspectés. Songeons un peu à l'immensité de la catastrophe qui pourrait se produire si un seul des conteneurs non inspectés renfermait une bombe sale.

De nos jours, beaucoup de terroristes n'hésitent pas à se tuer si cela peut leur permettre de causer assez de dégâts. Supposons que dans un pays lointain, un terroriste inocule la variole aux membres d'un petit groupe de volontaires juste avant qu'ils ne

prennent l'avion pour l'Amérique du Nord. Leurs premiers symptômes ne commenceraient probablement à apparaître que des heures après qu'ils seraient descendus d'avion avec les autres passagers, ces derniers ayant été exposés à la maladie à leur insu. Se pourrait-il qu'au cours du présent siècle, on fasse surtout la guerre à coup d'épidémies?

Ces scénarios sont tous bizarres. Certains les qualifieraient même d'alarmistes. Mais qui aurait pu prédire les vagues d'attentats-suicides qui secouent le monde depuis quelques années? Combien de Canadiens ont déjà pensé qu'un jour, ils verraient des avions de passagers gros porteurs s'encastrer dans des gratte-ciel en sol nord-américain?

L'histoire ne se souviendra pas du 11 septembre 2001, mais pas parce que 3 000 personnes innocentes et sans défense ont été tuées dans cette attaque non provoquée. L'histoire regorge littéralement de massacres. Non, elle fera de ce jour celui où la nation la plus puissante de l'histoire du monde a reçu une leçon qui lui a fait l'effet d'un coup d'assommoir : des extrémistes pouvaient venir la frapper dans ses murs, même s'ils étaient imprenables. La ruse a réussi avec une facilité déconcertante à déjouer le plus fort sur son propre territoire!

La plupart des Nord-américains se sont remis de l'horreur de ce jour-là au cours des deux années qui se sont écoulées depuis. La vie a continué. Mais seuls les plus naïfs d'entre nous croient qu'il s'agissait d'un événement isolé qui n'aura pas de réplique et que d'autres attentats ne sont pas en préparation. Voilà qui donne matière à réflexion aux décideurs des nations les plus riches et les plus puissantes du monde : *comment se défendre contre l'inconnu et l'imprévisible?*

La réponse est qu'on ne peut pas se défendre contre ce qu'on ne peut pas prévoir. La seule chose à faire est donc de prévoir. Et de se défendre. L'autre possibilité est impensable; la société qui s'y résignerait ne mériterait pas de subsister.

Le terrorisme à l'avant-scène

Les quinze dernières années ont été témoin de l'une des évolutions les plus renversantes de la longue histoire des conflits entre humains. La symétrie et la prévisibilité de la guerre froide entre les États-Unis et l'Union soviétique, qui a pris fin en 1989 avec la chute du Mur de Berlin, ont cédé la place à l'asymétrie et à l'imprévisibilité des terroristes internationaux actifs sur tous les continents.

En soi, le terrorisme n'a rien d'un phénomène nouveau. Au fil de l'histoire, les codes d'honneur régissant la conduite de la guerre ont été plus l'exception que la règle. Le chevaleresque mythique du Moyen Âge et les conventions internationales relatives à la guerre qui sont apparues au vingtième siècle n'ont jamais paru particulièrement nobles aux défavorisés luttant passionnément pour une cause. Le camp qui dispose du moins de ressources en vient souvent à la conclusion qu'il y a des moyens plus productifs de se battre à mort que de se lancer tête baissée contre des forces supérieures.

Le succès de la Révolution américaine est en partie dû au fait que les révolutionnaires ont compris que lorsque des troupes

font face à une puissance de feu supérieure, elles sont plus efficaces si elles se battent depuis des positions aléatoires, comme derrière des arbres, qu'en rangs bien droits au beau milieu d'un champ. La même tactique — *se cacher et surprendre* — allait plus tard permettre aux Viêt-Cong d'avoir raison des Américains. Trois décennies après, les bombes humaines ont poussé l'élément de la surprise plus loin que jamais en prenant des civils pour cibles.

De toute évidence, un combattant a plus de mal à se défendre contre un agresseur qui emploie des tactiques inconnues que contre ce qu'il a été entraîné à combattre.

La guerre asymétrique n'est que la guerre dépourvue de la « prévisibilité » de la pensée militaire traditionnelle. C'est la pire menace physique que l'homme ait jamais conçue contre les sociétés industrialisées. Quel sérieux les décideurs américains accordent-ils à cette menace depuis le 11 septembre 2001? Dans *The Right Man: The Surprise Presidency of George W. Bush*, David Frum (qui a fait brièvement partie de l'équipe de rédaction des discours du Président Bush) décrit l'atmosphère qui régnait au bureau de Tom Ridge, adjoint du Président et conseiller en matière de sécurité intérieure, de la façon suivante :

« Parfois, j'écrivais des papiers pour Ridge et son équipe. J'arrivais avec un bloc-notes, et ils déclinaient en détails la liste aberrante des façons dont l'Amérique était exposée à la terreur et aux tueries . . . *[traduction libre]* »

« Je ne comprends pas pourquoi ils ont expédié l'anthrax par la poste », m'a dit l'un d'eux. « Il aurait été beaucoup plus efficace que l'un d'eux se baigne dans la pénicilline,

mette les spores dans une salière et la vide derrière le wagon de queue dans le métro de New York ...»

Il suffit de détourner une douzaine de camions et de les bourrer d'explosifs. »

« Ou de détourner un navire et de l'amener ensuite au cœur de Seattle. »

« Je persiste à croire que la bombe humaine qui explose dans un centre commercial demeure le moyen le plus efficace. »

La fin des certitudes de la guerre froide

Si les tactiques de guerre asymétrique sont connues depuis longtemps et ont été employées avec une cruelle régularité au cours du vingtième siècle, notamment à Cuba, en Irlande, au Sri Lanka et au Pérou, en quoi les quinze dernières années se démarquent-elles si nettement?

C'est que le terrorisme international est maintenant devenu la principale menace à la stabilité mondiale, supplantant même le risque que quelqu'un finisse pas appuyer sur le bouton, dans l'interminable impasse nucléaire dont les États-Unis et l'Union soviétique n'arrivaient pas à sortir.

font face à une puissance de feu supérieure, elles sont plus efficaces si elles se battent depuis des positions aléatoires, comme derrière des arbres, qu'en rangs bien droits au beau milieu d'un champ. La même tactique — *se cacher et surprendre* — allait plus tard permettre aux Viêt-Cong d'avoir raison des Américains. Trois décennies après, les bombes humaines ont poussé l'élément de la surprise plus loin que jamais en prenant des civils pour cibles.

De toute évidence, un combattant a plus de mal à se défendre contre un agresseur qui emploie des tactiques inconnues que contre ce qu'il a été entraîné à combattre.

La guerre asymétrique n'est que la guerre dépourvue de la « prévisibilité » de la pensée militaire traditionnelle. C'est la pire menace physique que l'homme ait jamais conçue contre les sociétés industrialisées. Quel sérieux les décideurs américains accordent-ils à cette menace depuis le 11 septembre 2001? Dans *The Right Man: The Surprise Presidency of George W. Bush*, David Frum (qui a fait brièvement partie de l'équipe de rédaction des discours du Président Bush) décrit l'atmosphère qui régnait au bureau de Tom Ridge, adjoint du Président et conseiller en matière de sécurité intérieure, de la façon suivante :

« Parfois, j'écrivais des papiers pour Ridge et son équipe. J'arrivais avec un bloc-notes, et ils déclinaient en détails la liste aberrante des façons dont l'Amérique était exposée à la terreur et aux tueries . . . *[traduction libre]* »

« Je ne comprends pas pourquoi ils ont expédié l'anthrax par la poste », m'a dit l'un d'eux. « Il aurait été beaucoup plus efficace que l'un d'eux se baigne dans la pénicilline,

mette les spores dans une salière et la vide derrière le wagon de queue dans le métro de New York ...»

Il suffit de détourner une douzaine de camions et de les bourrer d'explosifs. »

« Ou de détourner un navire et de l'amener ensuite au cœur de Seattle. »

« Je persiste à croire que la bombe humaine qui explose dans un centre commercial demeure le moyen le plus efficace. »

La fin des certitudes de la guerre froide

Si les tactiques de guerre asymétrique sont connues depuis longtemps et ont été employées avec une cruelle régularité au cours du vingtième siècle, notamment à Cuba, en Irlande, au Sri Lanka et au Pérou, en quoi les quinze dernières années se démarquent-elles si nettement?

C'est que le terrorisme international est maintenant devenu la principale menace à la stabilité mondiale, supplantant même le risque que quelqu'un finisse pas appuyer sur le bouton, dans l'interminable impasse nucléaire dont les États-Unis et l'Union soviétique n'arrivaient pas à sortir.

Si des terroristes font mourir des gens qui mènent une vie confortable dans des sociétés prospères, c'est notamment par xénophobie ou fanatisme religieux, à cause de l'amertume qu'inspire la pauvreté et pour venger d'anciennes humiliations, tous phénomènes de plus en plus fréquents.

Aux motivations destructrices du terroriste s'ajoute un état d'esprit qui présente pour lui un net avantage, à savoir le fait qu'il ne craint pas la mort, alors que dans les sociétés nanties, la mort est au contraire devenue une perspective de plus en plus terrifiante. La chirurgie plastique, les crèmes rajeunissantes et les entraîneurs personnels sont des denrées d'usage courant dans le monde occidental. Les familles des militaires redoutent maintenant les engagements qui pourraient mettre en danger la vie de leurs fils et de leurs filles et vont jusqu'à s'y opposer.

Les États-Unis possèdent maintenant des armes inimaginables il y a à peine quelques décennies. L'arsenal de leurs alliés traditionnels les mieux armés semble vétuste en comparaison. Mais les moyens militaires les plus formidables ne peuvent rien contre une vérité d'évidence toute simple, à savoir que dans tout affrontement opposant des combattants battus d'avance, mais dont les motifs irrationnels ont fait disparaître la peur à des soldats bien armés et entraînés, mais assez lucides pour avoir peur – les premiers profitant de l'Internet et d'autres technologies de communication modernes peu coûteuses –, le plus fort ne sera pas *toujours* vainqueur. Il gagnerait peut-être à chaque fois sur un champ de bataille, mais les formes d'attaque non conventionnelle ont changé la nature de la guerre.
L'Amérique du Nord doit maintenant rajuster son tir et se défendre contre une chose qui n'est plus impensable.

Que peuvent faire les pays qui figurent sur la liste de cibles des terroristes — notamment le Canada — pour réduire le risque que des catastrophes se produisent sur leur territoire? Nous pourrions, par la diplomatie et l'aide étrangère, atténuer davantage certaines des causes du terrorisme, mais personne ne doit croire que la générosité et la compréhension triompheront à elles seules du terrorisme. Les Canadiens doivent donc se défendre. Dans l'examen, assez limité, qu'il fait ici de l'une de nos plus grandes faiblesses — nos côtes longues et accidentées —, le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soutient que, pour maximiser nos chances de survie, le gouvernement du Canada doit répondre à trois impératifs :

1. **privilégier le renseignement de sécurité, la clé de la sécurité du pays;**

2. **rationaliser les ressources du Canada en matière de sécurité nationale et améliorer ses structures de contrôle et de commandement, la coordination et les mandats du personnel afin d'en faire le meilleur usage possible, et**

3. **porter les ressources militaires à un niveau qui soit en rapport avec le produit national brut du Canada et ses responsabilités internationales (tout en rendant son programme d'aide étrangère plus crédible et en augmentant sa représentation diplomatique à l'étranger).**

Dans le présent rapport, le Comité s'attardera surtout à l'expansion et à la rationalisation des ressources militaires et d'autres ordres que le Canada consacre à sa sécurité maritime.

Les côtes du Canada :

Les plus longues frontières mal défendues au monde

On dit affectueusement de la frontière qui sépare le Canada et les États-Unis qu'elle est « *la frontière non défendue la plus longue du monde* ». Mais les Canadiens ont des frontières encore plus longues : leurs côtes pacifique, arctique et atlantique, qui courent sur près d'un quart de million de kilomètres et ouvrent sur un territoire océanique de plus de dix millions de kilomètres carrés. Aucun autre pays n'a un littoral plus long que le nôtre.

Après l'étude poussée qu'il a faite au cours de la dernière année, le Comité ne croit pas se tromper en disant de nos littoraux atlantique, pacifique et arctique qu'ils sont *les frontières mal défendues les plus longues du monde*. Vastes et vulnérables, elles sont malheureusement laissées presque sans surveillance.

Les membres du Comité comprennent qu'une évaluation du risque s'impose, immensité du territoire oblige. Le Canada doit faire un tri, car il est incapable de défendre chaque bout de chaque littoral à chaque instant. Mais s'il faisait un usage plus judicieux de ses ressources, elles constitueraient une défense moins perméable.

L'absence de mesures de sécurité et de défense côtières adéquates est un problème pour les Canadiens et pour leurs alliés américains. Les États-Unis sont sans conteste une cible de choix pour les terroristes internationaux, pour ne pas dire qu'ils sont le cercle noir au centre de la cible, et il n'est pas exagéré de dire que le Canada est le cercle voisin. C'est ainsi parce que

nous avons des liens militaires avec les États-Unis, que nos modes de vie sont similaires et que nos marchés sont intégrés.

De plus, le Canada peut servir de vecteur à quiconque voudrait frapper l'Amérique au cœur, et le gouvernement américain en est on ne peut plus conscient. Comme le Canada et les États-Unis ont les échanges commerciaux les plus volumineux du monde — et que plus de 85 pourcent de nos exportations sont destinées aux États-Unis —, il s'agit de savoir « quand » plus que « si » des terroristes tenteront un jour de faire passer du personnel et des armes aux États-Unis *via* le Canada. Et une attaque directe contre le Canada même est tout aussi probable.

Par définition, l'élément de surprise est essentiel au type de guerre asymétrique que pratiquent les terroristes. L'utilisation d'avions commerciaux comme armes dans les attentats du 11 septembre 2001 a sidéré tout le monde. Après ce choc, la sécurité a été resserrée dans les aéroports internationaux du monde entier (encore qu'au Canada, elle ne l'ait pas été autant que le Comité l'avait recommandé).

Combattre l'inconnu

D'où le prochain coup viendra-t-il? Il pourrait de nouveau tomber des airs, mais il pourrait tout aussi bien venir de la mer. Peut-être d'un conteneur, puisque seul un faible pourcentage des conteneurs en provenance de l'étranger sont inspectés dans les ports américains ou canadiens. Les terroristes pourraient aussi détourner un navire commercial, ou charger des armes sur de petits bateaux du genre de ceux que les contrebandiers

utilisent avec succès depuis des siècles et venir les décharger dans des anses éloignées et isolées et les petits ports négligés qui constellent les côtes du Canada.

Nous l'avons déjà dit, le Comité n'est pas naïf au point de croire que le Canada peut dresser le long de ses côtes une « Ligne Maginot » à l'épreuve de tous les indésirables. Le coût d'une telle défense serait incalculable. Le Comité croit toutefois que le gouvernement du Canada pourrait fournir à ses citoyens et à ses voisins américains un système de sécurité et de défense côtières moins ambitieux, peut-être, mais plus efficace en faisant un meilleur usage de ses ressources.

Alerter les Canadiens

Le présent rapport se veut un volet de l'évaluation à long terme que le Comité fait de l'aptitude du Canada à contribuer à la sécurité et à la défense de l'Amérique du Nord. Il fait suite aux quatre autres que le Comité a publiés ces deux dernières années sur la mesure dans laquelle le Canada peut se défendre et contribuer à la sécurité du continent.

Il pourrait sembler étrange à certains qu'un comité sénatorial persiste à consacrer autant de temps et d'énergie à la question, mais nous le faisons pour deux excellentes raisons :

- nous estimons que la plus grande priorité de tout gouvernement national doit être d'assurer la sécurité de la nation et la protection physique de ses citoyens – c'est la raison d'être des nations —, et

- nous sommes convaincus que le naturel pacifique des Canadiens est une épée à deux tranchants, dans la mesure où le dégoût que la violence leur inspire les amène trop souvent à en ignorer le risque au lieu de chercher les moyens de le réduire.

Comme l'a dit **M. Danford W. Middlemiss, professeur de Sciences politiques à l'Université Dalhousie**, lors d'une comparution récente devant le Comité,

> *« [...] les Canadiens et leurs gouvernements ne prennent pas les questions de défense et de sécurité nationale au sérieux, en partie parce qu'ils ont eu beaucoup de chance au cours de leur histoire, et ensuite en raison de leur situation géostratégique particulière qui les place tout à côté de la superpuissance amie du sud. »*

On ne peut toutefois pas dire que la situation géostratégique du Canada ne présente *aucun* risque (surtout quand on songe que le premier objectif du terroriste est de semer la destruction chez notre voisin immédiat). Qui plus est, vivre à côté de la seule superpuissance du monde crée des responsabilités. Défendre tous les Nord-Américains, où qu'ils vivent, implique de défendre l'ensemble de l'Amérique du Nord, ce qui signifie que le Canada a un rôle sérieux à jouer. Nous, Canadiens, ne sommes peut-être pas obligés de participer à chaque initiative que les États-Unis décident de prendre en matière de sécurité, mais il serait quand même extrêmement judicieux, pour assurer notre propre avenir, de contribuer à défendre le périmètre nord-américain. Il n'y a pas que le mode de vie américain qui soit en jeu, le mode de vie *canadien* l'est tout autant.

Pour des raisons d'ordre moral autant que pratique, le Canada ne peut pas se permettre d'être la maillon faible de la sécurité de l'Amérique du Nord.

L'importance de la sécurité maritime

Le présent rapport porte sur la mesure dans laquelle le Canada peut défendre ses eaux territoriales et aider à surveiller les côtes du continent. À certains égards, il reprend l'étude du sujet là où le Comité l'avait suspendue dans ***La défense de l'Amérique du Nord : une responsabilité canadienne*** (septembre 2002). Il sera suivi d'autres rapports sur la protection civile, le renseignement de sécurité et d'autres moyens dont dispose le Canada pour assurer sa sécurité. Ces rapports se veulent les éléments d'une politique en matière de sécurité nationale qui permette de faire un usage optimal des ressources du Canada.

Nous faisons parfois état, dans celui-ci, des suites que le gouvernement fédéral a données aux recommandations faites dans nos rapports précédents. Mais le présent rapport a avant tout pour objet d'exposer des lacunes de la sécurité maritime que nous n'avons pas encore spécifiquement étudiées. Nous parlerons surtout de la situation sur le littoral du Canada, c'est-à-dire dans nos eaux côtières. Il faut déterminer comment le Canada peut le mieux colmater les brèches béantes de la surveillance, du maintien de l'ordre et de la défense de ces eaux.

Ce dont traite le rapport

Dans le présent rapport, le Comité traite surtout des problèmes suivants :

1. **LE MANQUE DE RESSOURCES POUR ASSURER LA SÉCURITÉ SUR LES CÔTES DU CANADA**
2. **LA NÉCESSITÉ D'UNE MEILLEURE SURVEILLANCE**
3. **LA NÉCESSITÉ DE RENDRE LES SERVICES DU RENSEIGNEMENT DE SÉCURITÉ PLUS EFFICACES**
4. **LA NÉCESSITÉ DE RENFORCER LA CAPACITÉ D'INTERCEPTION**
5. **LA NÉCESSITÉ D'ÉTABLIR UNE NOUVELLE STRUCTURE DE COMMANDEMENT**
6. **LA NÉCESSITÉ D'UNE COOPÉRATION INTERNATIONALE ACCRUE**

L'un des nombreux témoins éminents que nous avons entendus a bien formulé le propos général du présent rapport :

« Je suis soulagé de ne pas avoir à m'asseoir avec mes anciens collègues des forces navales des États-Unis, et qu'on me dise: «Notre Garde côtière surveille les 200 premiers milles, et les forces navales s'occupent du reste. Comment fonctionnez-vous au Canada?» Je répondrais: «Je peux vous dire ce qui se produit après 200 milles, mais vous ne voulez pas savoir ce qui se passe dans les 200 premiers milles». **Contre-amiral (à la retraite) Bruce Johnston, ancien commandant, Forces maritimes du Pacifique**

CHAPITRE UN :

LE MANQUE DE RESSOURCES

pour assurer la sécurité sur les côtes du Canada

> *« Au niveau national, la quasi-totalité des organisations associées à la sécurité maritime, de façon directe ou indirecte, semblent aux prises avec de sérieux problèmes de capacité. Dans les années 90, c'est le phénomène de l'ascenseur qui s'est imposé: assumer de plus en plus de responsabilités malgré des ressources pécuniaires de moins en moins grandes. »* **John F. Thomas, associé, BMB Consulting Services, ancien Commissaire de la Garde côtière**

Le troisième rapport produit par le Comité dans le cadre de la présente étude, ***Pour 130 dollars de plus… Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes*** (novembre 2002), décrivait en détails les lacunes du matériel et du personnel des Forces canadiennes après plus de dix années de compressions dans les dépenses militaires du Canada. Comme le présent rapport portera sur des optiques inédites et de nouveaux rôles, nous nous en tiendrons au strict minimum dans le chapitre courant, qui traite de l'insuffisance des ressources. Toutefois, pour situer les chapitres suivants dans leur contexte, le Comité a décidé de brosser d'abord un tableau rudimentaire de certains des problèmes que le manque de moyens cause à notre Marine et aux divers ministères et agences chargés d'assurer la sécurité sur nos côtes.

Le lecteur constatera très tôt que le Canada ne fait pas partie du même peloton que des pays comme le Japon, qui affecte 130 avions de patrouille maritime à la surveillance d'une masse continentale égale à 38 pourcent du territoire de la province de la Colombie-Britannique[1], ou que les États-Unis, dont la Garde côtière est considérée par tous comme la troisième force navale du monde, ou que l'Australie . . . et ainsi de suite.

En janvier 2003, le ministre des Transports, David Collenette, a annoncé un train d'initiatives de 172,5 millions de dollars échelonnées sur cinq ans et visant à accroître la sécurité du réseau de transport maritime et des frontières côtières du pays. L'annonce était encourageante, mais à raison de 34,5 millions de dollars par année en moyenne, ce n'est qu'un acompte modeste sur ce que le Canada devra investir s'il veut se doter de défenses maritimes dignes de ce nom.

Il atteindrait beaucoup plus facilement ce but s'il modernisait sa politique et améliorait la coordination et le déploiement de ses ressources, mais toutes les structures améliorées du monde ne suffiront pas à compenser un manque de ressources.

[1] Témoignage de M. James A. Boutilier, conseiller spécial (politique), Quartier général de la Marine, ministère de la Défense nationale.

Le manque de fonds : la Garde côtière canadienne

La Garde côtière canadienne (GCC) est rongée par la rouille. Elle possède bien 107 navires (voir l'annexe VIII, volume 2), mais la majorité d'entre eux arrivent au terme de leur vie utile et le gouvernement fédéral devra décider bientôt s'il faut remplacer bon nombre d'entre eux ou les affecter à des usages moins ingrats. **Charles Gadula, directeur général, Direction générale de la Flotte, Services maritimes, GCC**, nous a dit que selon les estimations, remplacer les navires qui doivent l'être tout de suite coûtera quelque 350 millions de dollars. Ce problème de ressources présente un intérêt particulier pour le Comité, qui compte recommander dans le présent rapport d'*augmenter* les tâches de la GCC, et non de les réduire.

Lorsque le président du Comité a cité un rapport selon lequel la GCC avait dû se retirer d'exercices qu'elle faisait sur la côte ouest avec des homologues américains, **Sylvain Lachance, directeur général intérimaire de la Flotte**, a reconnu que ses coffres étaient à sec :

> **M. Lachance**: « Il est certain que nous avons un problème de capital. »
>
> **Le sén. Kenny**: « Vous ne pouvez pas acheter de nouveaux navires, c'est cela? »
>
> **M. Lachance: « Pas assez, c'est exact. »**

Le manque de fonds : la Garde côtière canadienne

La Garde côtière canadienne (GCC) est rongée par la rouille. Elle possède bien 107 navires (voir l'annexe VIII, volume 2), mais la majorité d'entre eux arrivent au terme de leur vie utile et le gouvernement fédéral devra décider bientôt s'il faut remplacer bon nombre d'entre eux ou les affecter à des usages moins ingrats. **Charles Gadula, directeur général, Direction générale de la Flotte, Services maritimes, GCC**, nous a dit que selon les estimations, remplacer les navires qui doivent l'être tout de suite coûtera quelque 350 millions de dollars. Ce problème de ressources présente un intérêt particulier pour le Comité, qui compte recommander dans le présent rapport d'*augmenter* les tâches de la GCC, et non de les réduire.

Lorsque le président du Comité a cité un rapport selon lequel la GCC avait dû se retirer d'exercices qu'elle faisait sur la côte ouest avec des homologues américains, **Sylvain Lachance, directeur général intérimaire de la Flotte**, a reconnu que ses coffres étaient à sec :

> **M. Lachance**: « Il est certain que nous avons un problème de capital. »
>
> **Le sén. Kenny**: « Vous ne pouvez pas acheter de nouveaux navires, c'est cela? »
>
> **M. Lachance: « Pas assez, c'est exact. »**

La Garde côtière canadienne relève maintenant du ministère des Pêches et des Océans. Pour ce qui est de remplacer les navires de la GCC, le ministère a fait savoir en substance, dans sa réponse écrite, qu'il procédait à une réévaluation et à un réalignement qui aboutiraient à un plan d'investissement pour le remplacement des navires. En juillet 2003, ce plan n'allait pas être prêt avant plusieurs mois. Comme le gouvernement devra l'approuver, qu'il devra faire une demande de propositions, étudier les soumissions et passer les marchés, sans compter le temps qu'il faudra pour construire les navires, le Comité estime que, les priorités du gouvernement étant ce qu'elles sont, la Garde côtière ne prendra probablement pas livraison du premier de ses nouveaux navires avant au moins 2010.

John Adams, Commissaire de la Garde côtière canadienne, a reconnu que la GCC a « grand besoin » de fonds actuellement. *« Immédiatement après les événements du 11 septembre, on nous a accordé des fonds pour nous permettre de prolonger la durée des missions de nos navires, mais ces fonds ont été dépensés. »* Quand le Comité a fait état de rumeurs voulant que le personnel de la GCC manque de matériel et d'uniformes, M. Lachance a répondu : *« Il y a peut-être des cas isolés, mais ce n'est pas très répandu. »*

Bien qu'elle n'ait pas les fonds voulus pour jouer ce rôle, la Garde côtière a commencé à faire de la surveillance de sécurité à la demande d'autres agences du gouvernement, comme la GRC et la Marine canadienne. Il va de soi que, pour tirer des renseignements de la surveillance, il faut pouvoir faire rapport de ses résultats. Malheureusement, la Marine canadienne a moins de mal à communiquer avec la Marine américaine qu'avec la Garde côtière canadienne :

Le sén. Banks : « Une frégate canadienne [...] peut joindre les rangs d'une force opérationnelle américaine, ou vice-versa, et être reliée immédiatement aux autres sans qu'il y ait le moindre problème de communication, mais la Marine canadienne ne peut faire la même chose avec la Garde côtière canadienne. »

Captv. Larry Hickey, chef d'état-major adjoint, Plans et opérations (pour les Forces maritimes de l'Atlantique, MDN : « C'est exact. »

Le sén. Banks : « C'est on ne peut plus stupide. »

Captv. Hickey : « Cela tient aux sommes que l'on consacre au matériel et aux systèmes dont on a besoin pour transmettre cette information. »[1]

On demande maintenant à la Garde côtière de faire de la surveillance (mais pas du travail policier) pour améliorer la sécurité nationale, mais il est clair qu'elle n'a pas les ressources voulues, et encore moins celles qu'il lui faudrait pour jouer le rôle plus musclé auquel songe le Comité. En fait, ainsi que le vérificateur général l'a fait savoir en décembre 2000, elle s'efforce de s'acquitter de cinq types différents de fonctions sans que les ministères et agences fédéraux au profit desquels ces missions lui sont confiées lui assurent les fonds dont elle a besoin pour les remplir.

Le sén. Banks : « Une frégate canadienne [...] peut joindre les rangs d'une force opérationnelle américaine, ou vice-versa, et être reliée immédiatement aux autres sans qu'il y ait le moindre problème de communication, mais la Marine canadienne ne peut faire la même chose avec la Garde côtière canadienne. »

Captv. Larry Hickey, chef d'état-major adjoint, Plans et opérations (pour les Forces maritimes de l'Atlantique, MDN : « C'est exact. »

Le sén. Banks : « C'est on ne peut plus stupide. »

Captv. Hickey : « Cela tient aux sommes que l'on consacre au matériel et aux systèmes dont on a besoin pour transmettre cette information. »

On demande maintenant à la Garde côtière de faire de la surveillance (mais pas du travail policier) pour améliorer la sécurité nationale, mais il est clair qu'elle n'a pas les ressources voulues, et encore moins celles qu'il lui faudrait pour jouer le rôle plus musclé auquel songe le Comité. En fait, ainsi que le vérificateur général l'a fait savoir en décembre 2000, elle s'efforce de s'acquitter de cinq types différents de fonctions sans que les ministères et agences fédéraux au profit desquels ces missions lui sont confiées lui assurent les fonds dont elle a besoin pour les remplir.

Le manque de fonds : la Marine canadienne

Le Comité s'est fait dire par plus d'un officier supérieur de la Marine que les Forces canadiennes *n'ont pas* pour politique de patrouiller les eaux canadiennes en permanence ni de jouer plus qu'un rôle de soutien (principalement de surveillance et de cueillette de renseignements) lorsque des navires indésirables sont arraisonnés pour défendre les eaux canadiennes.

Au cours de la Deuxième Guerre mondiale, la Marine canadienne a joué un rôle vital en coulant des sous-marins allemands et en escortant les navires canadiens dans les eaux de la côte est du Canada et du golfe du Saint-Laurent et dans les eaux voisines. Sauf erreur, il n'est arrivé que le gouvernement canadien ordonne à la Marine de cesser de patrouiller dans les eaux côtières du Canada, mais la Marine n'en a pas moins largement abandonné ces patrouilles au fil des ans et ne les a pas reprises, même si nous faisons maintenant face à de nouvelles menaces.

C'est en partie une affaire d'attitude, car en général, les Forces canadiennes ont toujours jugé que les navires de notre Marine sont plus utiles quand ils défendent les intérêts du Canada ailleurs dans le monde que quand ils patrouillent les côtes du pays. C'est aussi une question d'ordre pratique : les navires de la Marine sont souvent trop gros et certains sont trop lents pour remplir efficacement des missions d'arraisonnement près des côtes canadiennes. Mais c'est également attribuable au manque d'argent.

Que la Marine continue de jouer son rôle actuel dans la défense des eaux côtières — des activités de surveillance, surtout — ou qu'elle soit appelée à arraisonner plus de navires, elle est sous-financée. Si on lui confiait plus de missions d'arraisonnement, elle aurait besoin de plus de navires, comme des garde-côtes, qui sont rapides et beaucoup moins coûteux que des frégates.

Fortunes englouties

Le 30 juin 2003, le **contre-amiral Glenn Davidson, Commandant des Forces maritimes de l'Atlantique (MARLANT)**, a déclaré que la Marine « faisait une pause » d'une année afin de mettre de l'ordre dans ses affaires. Elle a finalement été obligée d'admettre qu'elle manquait de fonds et que son personnel était fatigué. En effet, depuis les attentats du 11 septembre 2001, seize de ses dix-huit navires océaniques et 97 pourcent de son personnel ont servi dans le golfe Arabo-Persique. Le Canada n'a plus qu'un seul navire actif là-bas, et il a fait savoir que sa Marine ne réintégrerait la Force navale permanente de l'OTAN que dans la dernière partie de 2004.

Les 12 frégates de la Marine canadienne ont fait la moitié de leur vie utile et auront bientôt besoin d'une grande refonte à mi-vie pour continuer d'assurer leur service. De plus, comme elle utilise très intensivement ses frégates dans le golfe Arabo-Persique et ailleurs dans le monde depuis le 11 septembre 2001, la Marine a beaucoup de mal à faire face aux crises nationales et internationales.

Le Comité a déjà parlé du piètre état de notre flotte héliportée de *Sea King*. Au plus fort de la participation du Canada à la guerre à la terreur, deux navires canadiens (le *NCSM Regina* et le *NCSM Algonquin*) ont vogué sans hélicoptère à bord. L'Aviation vient d'informer la Marine qu'elle ne pourra pas lui fournir, pour chaque côte, plus d'un *Sea King* en état de voler que la Marine puisse utiliser en tout temps à bord de ses navires. Comme chacun sait, les hélicoptères sont les yeux et les oreilles de toute flotte et peuvent souvent servir à contrer des dangers possibles avant que le navire de combat ne devienne vulnérable.

La surveillance navale

Le rôle principal de la Marine canadienne dans la défense côtière consiste actuellement — et consistera peut-être encore longtemps — à coordonner la surveillance. À supposer qu'elle n'assume pas d'autres responsabilités importantes de défense côtière, ses ressources actuelles lui permettent-elles de jouer ce rôle? Il vaut la peine d'examiner sa capacité de coordonner la surveillance sous sept rapports :

1. **la surveillance aérienne sur appareil Aurora**
2. **le Radar haute fréquence à ondes de surface**
3. **la surveillance par satellite**
4. **la surveillance dans l'Arctique**
5. **les navires de défense côtière**
6. **les drones – Véhicules aériens sans pilote (UAV)**
7. **les dirigeables**

1. La surveillance aérienne sur appareil Aurora

Le Canada a gardé un détachement de patrouille maritime sur appareil Aurora dans le golfe Arabo-Persique pendant 18 mois, soit jusqu'en juillet 2003, et pendant ce temps, les Forces canadiennes ont été d'autant moins en mesure de patrouiller adéquatement nos eaux côtières. Au large des côtes est et ouest, la durée des patrouilles Aurora n'était la plupart du temps que d'environ une semaine. Même les vols semi-annuels effectués pour surveiller l'Arctique et y assurer la souveraineté canadienne ne sont plus faits depuis au moins deux ans. La flotte d'appareils Aurora fait l'objet d'un programme de modernisation, mais à cause des contraintes financières, 16 sur 18 seulement pourront être mis à niveau. De plus, les trois appareils Arcturus qui servent à la formation et à la reconnaissance à vue seront mis hors service en 2005. Les ressources affectables aux « vols de surveillance côtière » seront donc limitées pendant l'avenir prévisible.

Dans l'Étude d'impact du Commandement maritime pour 2003, que l'Ottawa Citizen a obtenue et publiée le 27 septembre 2003, la Marine canadienne fait état de la possibilité de confier les patrouilles de souveraineté le long des côtes est et ouest du Canada à des entreprises privées. La raison invoquée : les militaires ne peuvent plus s'acquitter de cette mission à cause de la réduction des budgets et de la pénurie de matériel. « *En dépit de ses excellentes relations avec la force aérienne, la Marine obtient de moins en moins d'appui aéronaval.* » [Traduction libre].

Voici quelques exemples des témoignages que le Comité a entendus sur l'indigence des ressources que les Forces

canadiennes peuvent affecter à la surveillance aérienne au large de nos côtes :

« Nous n'avons pas de patrouille navale permanente affectée à la côte Est ou à la côte Ouest, capable de surveiller notre littoral maritime. [...] L'aviation canadienne manque de ressources nécessaires pour la reconnaissance aérienne de nos principales zones océaniques ou maritimes. Lorsque des patrouilles occasionnelles sont effectuées, le personnel est forcé d'utiliser un aéronef vétuste, l'avion patrouilleur Aurora. Ces aéronefs vétustes sont munis de systèmes de détection désuets et ils ne sont pas outillés des dernières technologies. » **M. Wesley K. Wark, professeur agrégé, Département d'histoire, Munk Centre for International Studies, Université de Toronto**

« Je ne vois vraiment d'inconvénient pour l'instant à déployer des navires canadiens au Moyen-Orient. J'en vois à y déployer les appareils Aurora alors que nous avons à peine les moyens d'assurer la surveillance essentielle chez nous. » [Traduction libre] **James C. Kelly, chercheur, Centre for Foreign Policy Studies, Université Dalhousie**

« On doit [...] mettre en doute la capacité de l'escadre Aurora d'assurer des missions de surveillance sur l'océan et s'interroger sur les coûts de telles opérations. À l'heure actuelle, on n'utilise pas pleinement cette capacité. » **Peter T. Haydon , agrégé supérieur de recherches, Centre for Foreign Policy Studies, Université Dalhousie**

2. Le Radar haute fréquence à ondes de surface

L'engagement pris par le gouvernement de doter les Forces canadiennes de ce nouveau type de radar est l'un des plus grands pas en avant en matière de surveillance côtière. Les signaux électromagnétiques à haute fréquence sont polarisés verticalement et se propagent à la surface de l'océan. Ils peuvent ainsi détecter des avions volant à basse altitude et des cibles de surface au-delà de l'horizon. Les modèles de ce radar qui servent aux essais à Terre-Neuve peuvent voir à environ 200 milles nautiques sans subir d'interférence en raison de mauvaises conditions atmosphériques et sont opérationnels sur toutes les mers sauf les plus déchaînées. Ce radar constituera une amélioration de taille à la méthode actuelle de surveillance côtière, qui est trop souvent basée sur des hypothèses quant aux caps sur lesquels les bateaux semblent naviguer au moment où ils sont détectés et qui ne peut produire une image « en temps réel » de l'endroit où ils se trouvent à un moment donné.

Le gouvernement finance actuellement deux stations radar expérimentales (au cap Bonavista et au cap Race, à Terre-Neuve), et le Comité s'est fait dire qu'il s'était engagé à en acquérir « cinq ou six de plus ». Le ministère projette de faire balayer les voies d'approche où la circulation maritime est le plus intense par ces stations radar. Il s'agit d'une technologie de classe internationale développée au Canada et que d'autres pays, comme les États-Unis et l'Australie, pourraient adopter avant même que les stations canadiennes ne soient opérationnelles. Au moment de mettre sous presse, le projet consistant à en acquérir n'a même pas encore été présentée au Conseil du Trésor.

3. La surveillance par satellite

Le Comité s'est fait dire que le Canada n'a pas de satellite affecté exclusivement à la surveillance et qu'il se sert rarement des images satellite émanant d'entreprises privées autres que celles qui repèrent les traînées de mazout rejeté par les navires pour le compte de Pêches et Océans Canada en vertu de marchés. Comme la surveillance par satellite n'est pas un article d'exécution du budget de la Marine, la décision d'acheter des services de surveillance de ce type du secteur privé ne sera ni rapide, ni facile à prendre, quoi qu'il advienne.

Il semble qu'affecter un satellite exclusivement à la surveillance soit trop coûteux pour la Défense canadienne et que ce serait encore le cas même si son budget augmentait sensiblement (voir l'annexe XIII, volume 2). Obtenir la couverture voulue avec une imagerie satellite commerciale coûte environ 140 000 $CDN par jour, par zone de surveillance (51 100 000 $ par an). Le satellite a l'avantage de couvrir un grand territoire à divers degrés de résolution. En général, il ne peut pas identifier le contact. Cependant, le MDN note que le satellite ne balaie normalement un endroit qu'une fois toutes les 24 heures et qu'il ne pourrait peut-être pas repérer à nouveau la cible au passage suivant. Étant donné ce que coûte la surveillance par satellite, le Comité ne s'élève pas contre le fait que la Marine n'en soit pas dotée. Il ne fait que le signaler.

4. La surveillance dans l'Arctique

Charles Gadula, directeur général, Direction générale de la Flotte, Services maritimes, Garde côtière canadienne, a dit au Comité que la GCC ne peut affecter à la surveillance dans

l'Arctique que six navires durant une période de 90 jours par année. Il a ajouté qu'avec le réchauffement de la planète, *« [s]elon nous, on aura davantage besoin des services des brise-glace du gouvernement canadien dans l'Arctique, et il faudra tenir compte de cela dans la planification du remplacement de la flotte de la Garde côtière. »*

M. James A. Boutilier, conseiller spécial (politique), Forces maritimes, Quartier général du Pacifique, ministère de la Défense nationale, a dit au Comité que la surveillance de l'Arctique par les Forces armées canadiennes est avant tout un mythe :

> *« Les spécialistes de l'Arctique prédisent que nous ne sommes peut-être qu'à une décennie de la navigation commerciale transarctique. La route maritime de l'Arctique a pour effet de réduire d'environ 4 000 milles nautiques le voyage entre l'Europe du Nord et le nord-est de l'Asie. […] Depuis 45 ans, nous n'avons pas la capacité de déplacer d'importants actifs navals dans l'Arctique. […]Mes collègues qui travaillent dans l'Arctique soutiennent que ce n'est qu'une question de temps avant qu'on exploite les eaux de l'Arctique pour la navigation commerciale. Selon toutes les données que je suis parvenu à recueillir par déduction, notre présence dans l'Arctique a été surtout fictive. »*

À ce que le Comité sache, le gouvernement ne projette pas d'intensifier sa surveillance dans l'Arctique. On peut présumer qu'il pourrait un jour décider de le faire au moyen de véhicules aériens téléguidés (VATG) ou de drones à usage stratégique. Il est fort peu vraisemblable qu'une menace terroriste vienne jamais de l'Arctique, mais il faut y assurer la souveraineté du

Canada, la sécurité des transports et la protection des droits d'exploitation pétrolière et gazière, ce pour quoi les VATG pourraient se révéler fort utiles.

5. Les navires de défense côtière

Les navires de défense côtière (NDC) de la Marine ne servent pas à la défense côtière, mais surtout à l'entraînement des membres de la Réserve navale. L'acquisition récente de 12 de ces navires ne grossira donc pas de beaucoup les moyens de défense côtière du Canada. **Peter T. Haydon, agrégé supérieur de recherches, Centre for Foreign Policy Studies, Université Dalhousie**, a dit au Comité que la Marine canadienne a besoin d'un « *nouveau type de bâtiment de patrouille côtière* » [traduction libre] capable de se déplacer aussi vite que des frégates, mais aussi de rester en mer pendant deux ou trois semaines. Selon le **vice-amiral Ron Buck**, la Marine songe à acquérir de nouveaux navires qui pourraient servir autant à l'entraînement qu'à la surveillance. Or, non seulement n'ont-ils pas été construits, mais ils n'ont même pas encore été conçus :

> *« Nous prévoyons concevoir d'autres navires qui serviront principalement de navires d'entraînement, mais qui assureront aussi la patrouille des côtes. Ils seront plus rapides. [...] Ils font partie du programme de services de la Défense. Ils attendent de recevoir l'approbation du ministère et seront d'environ 50 tonnes. »*

Actuellement, jouer ce qu'elle considère être son rôle premier — soit le service hauturier loin des côtes du Canada — occupe à ce point la Marine qu'elle n'accordera probablement pas la

moindre priorité à l'amélioration de ses moyens de défense côtière.

6. Les drones

L'Armée de terre a fait l'acquisition d'un drone tactique sans pilote d'acquisition d'objectif et de surveillance, le véhicule aérien téléguidé (VATG) Sperwer. Cet appareil sera déployé en Afghanistan dans le cadre de l'Opération ATHENA. Il est certain que si l'Armée trouve la surveillance par drone utile et économique, la Marine sera intéressée à en employer dans la surveillance côtière.

Comme il permet une surveillance au-delà de la ligne de visée, de nombreux pays ont adopté le drone comme moyen de surveillance depuis que les Américains s'en sont servis pour la première fois sur le champ de bataille lors de la première guerre du Golfe. Le site Web du ministère de la Défense nationale cite le **Capitaine Nathaniel Ng, Directeur – Besoins en ressources terrestres**, selon lequel « *[n]ous serons en mesure de voir ce qui se passe sur l'autre versant d'une colline ou de l'autre côté d'un mur. L'appareil donne au commandant la possibilité de voir en temps réel ce qui se déroule dans ces endroits cachés* ».

L'Armée compte un jour faire du VATG tactique un élément de Renseignement, surveillance, acquisition d'objectifs et reconnaissance (ISTAR), un système de surveillance et de communications sans coupure reliant les soldats et leurs commandants du sommet à la base de la chaîne de commandement. Elle projette d'acheter des drones plus petits qu'elle emploiera au niveau des compagnies et en-dessous.

> *« Les VATG sont idéals pour accomplir des missions monotones, dangereuses ou suicidaires »*, précise le Capt Ng. *« Pourquoi demander à un pilote de survoler un secteur pendant dix heures alors qu'un VATG peut le faire? Pourquoi mettre un pilote en danger lorsqu'un VATG peut trouver l'information? »*

Il y a une différence entre le drone stratégique et le drone tactique. Le Comité a étudié la possibilité d'employer le VATG Global Hawk mis en service récemment pour la surveillance stratégique à grande altitude des côtes du Canada. Ces VATG de forte taille sont capables de rester en mission de surveillance pendant de longues heures (jusqu'à 24 heures), et l'altitude leur permet de surveiller une vaste zone (environ 40 000 kilomètres carrés). Leur inconvénient est leur coût unitaire, qui avoisine actuellement les 20 millions de dollars américains, ainsi que le la somme de matériel et de personnel de soutien nécessaire à leur exploitation. Le Comité a donc décidé de rejeter l'option des drones stratégiques et recommandera de faire la surveillance côtière avec des moyens plus rentables.

Le Comité croit que la Marine canadienne devrait envisager de surveiller les côtes au moyen de drones tactiques, qui sont efficaces et relativement peu coûteux et peu dispendieux.

7. Les dirigeables

Pour la plupart des Canadiens, le dirigeable sert à faire des prises de vue aériennes pendant des manifestations sportives. Mais lorsqu'il est utilisé en tandem avec la nouvelle technologie optique, il peut se révéler un moyen de surveillance aérienne de sécurité fort utile. Les agents de la patrouille frontalière et de la sécurité intérieure en utilisent maintenant un pour patrouiller les eaux de la Côte du Pacifique. L'appareil est doté d'une caméra à haute résolution et du *Littoral Airborne Sensor Hyper spectral* (*LASH*), un système optique qui identifie des objets qui se confondraient autrement avec les environs selon leur taille et leur couleur. Le système LASH ne peut garantir à lui seul qu'une anomalie détectée est effectivement une cible, mais il peut le faire lorsqu'il est employé de concert avec des caméras à haute résolution et des drones.

Comme la Marine n'a même pas les fonds et le personnel dont elle aura besoin pour remplir pleinement sa mission océanique au cours de l'année qui vient, il est peu probable qu'elle songe même à investir dans des dirigeables.

Le manque de fonds : la GRC

La GRC est censée remplir des fonctions policières dans les grands ports canadiens ainsi que dans les Grands Lacs et dans les autres eaux intérieures, mais les témoignages reçus montrent qu'elle n'a pas les ressources voulues pour s'acquitter de ces mandats.

Les services de police locaux et le personnel de sécurité des ports remplissent des fonctions policières aux ports de Halifax, de Vancouver et de Montréal, mais la GRC, dans le cadre de son Projet Ports nationaux, examine les brèches que l'infiltration du crime organisé a ouvertes dans les services de sécurité de ces trois ports. En 2002, elle a commencé à y déployer des équipes intégrées agissant à la lumière de renseignements de sécurité et nommées Équipes chargées du maintien de l'ordre dans les ports nationaux. Ces équipes travaillent de concert avec d'autres acteurs clés, tels l'ADRC et les services de police locaux dont ces ports relèvent. Leur mandat les charge des missions relatives à la sécurité nationale, au crime organisé et à d'autres formes de criminalité.

La Garde côtière canadienne assure une présence sur les Grands Lacs, mais elle a surtout pour rôles de faire de la recherche et du sauvetage et d'assurer la sécurité nautique. Le mandat d'interdire certaines activités revient surtout à la GRC. Or, celle-ci n'a ni les ressources ni les fonds voulus pour s'acquitter de ces fonctions.

La GRC dans les trois grands ports

Selon **M. Ken Hansen, directeur du Service divisionnaire de l'exécution des lois fédérales,** au cours des cinq prochaines années, la GRC recevra 11,5 millions de dollars sur les 172,5 millions de dollars dont le gouvernement fédéral a annoncé en janvier l'affectation à la sécurité maritime, ce qui

revient à une affectation annuelle moyenne de 2,3 millions de dollars, approuvée en mai 2003.

Une partie de ces fonds lui permettra de financer les vérifications plus poussées des casiers judiciaires des employés des ports et l'entraînement de ses membres dans l'abordage armé de navires. La GRC croit qu'avec les fonds reçus, elle pourra mener les deux programmes de front. Les nouveaux crédits ne lui permettent toutefois d'affecter que huit enquêteurs de plus dans les trois grands ports, et elle ne croit pas que ce soit suffisant.

La troisième partie des fonds permettra de payer les salaires des huit enquêteurs répartis entre les trois ports, ces nouveaux agents de la GRC qui sont censés arriver à affaiblir le crime organisé qui s'y est enraciné au fil des ans. La GRC contribuera donc à combler des lacunes de la sécurité. Ainsi que l'a dit M. Hansen,

> *« [...] la présence du crime organisé dans un port augmente les risques d'une attaque terroriste en raison des possibilités de corruption. [...] on n'a pas de contrôle sur ce que renferment les conteneurs, sur l'endroit où sont les débardeurs, l'endroit où sont les conteneurs, et cetera. »*

Autrement dit, lorsqu'une brèche est ouverte aux criminels, n'importe qui peut s'y glisser. La GRC colmatera ces brèches de concert avec le personnel de l'Agence des douanes et du revenu du Canada et de la police locale et assumera la direction des opérations. M. Hansen a été très franc avec le Comité; il lui a dit que la GRC avait admis que ses nouveaux crédits, avec lesquels elle était censée financer cette nouvelle tâche, qui est

énorme, ne suffiraient pas. Cette insuffisance a eu pour résultat d'obliger la GRC à retirer 16 agents affectés à d'autres tâches pour les redéployer dans les ports.

Cela pourrait ne pas être un problème si la GRC avait un gros budget et tout le personnel et les fonds supplémentaires voulus. Mais chacun sait que ce n'est pas le cas. Par exemple, lorsque le sénateur Atkins a demandé au **commissaire adjoint de la GRC, W. A. Lenton**, de combien d'hélicoptères la GRC, qui est chargée de faire régner l'ordre sur les côtes du Canada, dispose dans l'ensemble du pays, M. Lenton s'est mis à les compter sur les doigts d'une main.

> **Le sén. :** « C'est plutôt mince. »
>
> **M. Lenton :** « Les ressources sont très limitées, monsieur. »

La GRC a demandé assez de fonds pour affecter 24 agents aux trois grands ports, mais le gouvernement lui en a donné juste assez pour en affecter huit. La GRC a donc été forcée de combler la différence. Même ainsi, le personnel qu'elle a dans les ports est nettement insuffisant. Un agent de liaison que la GRC avait envoyé témoigner devant le Comité nous a fait parvenir un document dans lequel on peut lire que « *l'expérience a prouvé que l'estimation du début — de 24 agents — était trop faible* ». *La migration du crime organisé des grands ports vers les petits ports, tels ceux de St-John's, Saint John, Québec, Hamilton et Prince Rupert, est aussi un problème de plus en plus grave.* »

énorme, ne suffiraient pas. Cette insuffisance a eu pour résultat d'obliger la GRC à retirer 16 agents affectés à d'autres tâches pour les redéployer dans les ports.

Cela pourrait ne pas être un problème si la GRC avait un gros budget et tout le personnel et les fonds supplémentaires voulus. Mais chacun sait que ce n'est pas le cas. Par exemple, lorsque le sénateur Atkins a demandé au **commissaire adjoint de la GRC, W. A. Lenton**, de combien d'hélicoptères la GRC, qui est chargée de faire régner l'ordre sur les côtes du Canada, dispose dans l'ensemble du pays, M. Lenton s'est mis à les compter sur les doigts d'une main.

Le sén. : « C'est plutôt mince. »

M. Lenton : « Les ressources sont très limitées, monsieur. »

La GRC a demandé assez de fonds pour affecter 24 agents aux trois grands ports, mais le gouvernement lui en a donné juste assez pour en affecter huit. La GRC a donc été forcée de combler la différence. Même ainsi, le personnel qu'elle a dans les ports est nettement insuffisant. Un agent de liaison que la GRC avait envoyé témoigner devant le Comité nous a fait parvenir un document dans lequel on peut lire que « *l'expérience a prouvé que l'estimation du début — de 24 agents — était trop faible* ». *La migration du crime organisé des grands ports vers les petits ports, tels ceux de St-John's, Saint John, Québec, Hamilton et Prince Rupert, est aussi un problème de plus en plus grave.* »

La GRC sur le Saint-Laurent et sur les Grands Lacs

Les côtes atlantique et pacifique du Canada retiennent la plus grande part de l'attention, mais selon certains spécialistes, ce sont les eaux limitrophes que nous partageons avec les États-Unis — tels le fleuve Saint-Laurent, les Grands Lacs et d'autres plans d'eau frontaliers — qui sont le plus propices aux activités terroristes.

> *« Je pense que, sur le plan de la sécurité, les zones où les risques sont les plus élevés sont celles qui s'étendent de Vancouver jusqu'aux États-Unis; les Grands Lacs; et la zone située entre la Nouvelle-Écosse — le Nouveau-Brunswick et les États-Unis. Il ne s'agit pas des navires à destination du Canada, mais des navires en partance du Canada vers les États-Unis. »* **John F. Thomas, associé, BMB Consulting Services, ancien Commissaire de la Garde côtière**

Lorsqu'on a demandé à **M. Hansen, directeur du Service divisionnaire de l'exécution des lois fédérales de la Gendarmerie royale du Canada,** quels étaient à son avis les problèmes les plus graves qu'éprouvait la GRC dans son rôle de lutte au terrorisme dans l'ensemble du pays, le premier dont il a fait état a été *« un manque de capacité pour l'arraisonnement armé de bateaux dans la Voie maritime du Saint-Laurent, bien que les nouveaux fonds augmentent nos capacités sur les deux côtes ».*

L'impossibilité d'arraisonner les navires sur le Saint-Laurent constitue une faiblesse énorme dans la sécurité du Canada et celle de l'Amérique du Nord. Sur les côtes est et ouest, la GRC

le fait souvent au moyen des navires de la Garde côtière, mais comme elle n'a pas les moyens de le faire sur le Saint-Laurent, elle doit compter sur ceux de la GCC, et lorsque la GCC en manque, la GRC se trouve tout bonnement désarmée.

> *« Ce n'est pas seulement une question de transport. Nous avons effectué 23 arraisonnements armés au cours des cinq dernières années. Tous, sauf un, étaient sur l'une ou l'autre des côtes. Nous n'avons jamais eu besoin d'effectuer ce genre d'arraisonnements dans le passé et nous n'avons donc pas développé cette capacité. »* **M. Ken Hansen, directeur du Service divisionnaire de l'exécution des lois fédérales, Gendarmerie royale du Canada**

Le fait que presque tous les arraisonnements armés faits au Canada l'aient été sur la côte est ou sur la côte ouest du pays signifie-t-il qu'il ne se passe rien d'illégal sur les eaux qui séparent le Canada des États-Unis? Pas du tout. Le volume de la contrebande qui s'est pratiquée sur ces eaux au fil des années est légendaire, et s'il est facile d'y faire de la contrebande, il existe assurément d'autres possibilités.

John F. Thomas, ancien commissaire de la Garde côtière canadienne, a décrit ce qu'il considère être le nœud du problème, à savoir la totale liberté de circulation des petites embarcations sur ces plans d'eau. M. Thomas a déclaré :

> *« Ces embarcations à moteur ou ces voiliers se rendent du Canada aux États-Unis et il est obligatoire d'obtenir un permis. L'organisme chargé d'octroyer les permis est l'ADRC, et pas la Garde côtière. Cette fonction sera transférée à la Garde côtière. Actuellement, ces permis ne sont pas systématisés. On les met dans une boîte qui est placée sur une étagère. Aucun système*

permettant de vérifier instantanément qui pilote un bateau donné et de confirmer que l'exploitant est légitimement en possession de ce bateau n'est en place.

[...]

« Des immigrants clandestins arrivent parfois sur des navires porte-conteneurs ou d'autres gros navires, mais le passage clandestin est assuré en partie par des navires de taille relativement petite. Pour le trafic de stupéfiants, on utilise de petites embarcations. Des bateaux de plaisance peuvent être utilisés pour toutes les activités que nous avons mentionnées. C'est un secteur où je considère que le système présente une faiblesse. [...] Nous portons de plus en plus notre attention sur les grands navires commerciaux qui sont considérés comme la principale menace, mais il est également nécessaire de s'intéresser aux petits navires parce que je pense qu'ils présentent un danger encore plus élevé. »

La GRC et la GCC admettent que même ensemble, avec leurs ressources respectives, elles ne peuvent même pas rêver de s'attaquer à ce risque plus élevé.

Le présent chapitre a surtout porté sur le manque de ressources qui afflige la GCC, la Marine canadienne et la GRC. Nous avons aussi traité de beaucoup d'autres domaines dans lesquels le soutien financier du gouvernement est sans commune mesure avec l'ampleur de la menace qui pèse maintenant sur tous les Nord-Américains.

Des témoins nous ont dit que le réseau maritime canadien, CANMARNET, le système de partage de l'information entre les agences et les ministères fédéraux qui est censé permettre

d'opposer une résistance mieux coordonnée au terrorisme, n'est rien de plus qu'un site Web sur lequel on peut afficher des données susceptibles de présenter de l'intérêt. Une proposition visant à mettre sur pied un système plus efficace de partage de l'information appelé MIMDEX remonte lentement la filière et est en attente d'approbation par le Conseil du Trésor.

On nous a aussi fait savoir que depuis le 11 septembre 2001, le gouvernement n'a pas affecté d'autres crédits à la recherche de renseignements de sécurité par des étudiants de niveau supérieur ou des universitaires pour qu'ils les communiquent ensuite aux services du renseignement.

Nous traiteront de ces sujets dans les chapitres suivants. Le chapitre actuel ne sert qu'à rappeler aux Canadiens que toutes les nouvelles méthodes de surveillance, de cueillette de renseignements de sécurité, de coopération, d'administration et d'élaboration de la politique ne serviront probablement à rien si nous ne dotons pas les forces chargées de la mission cruciale d'assurer la sécurité nationale et continentale des ressources dont elles ont besoin pour s'acquitter de leur mandat. Jusqu'à maintenant, au nord de la frontière canado-américaine, elles en sont privées.

CHAPITRE DEUX :

La nécessité d'assurer

UNE SURVEILLANCE ACCRUE

dans les eaux côtières du Canada

« le problème de surveillance de nos côtes est énorme. Les zones de responsabilité sont vastes, et il y a de nombreuses baies le long de la côte. Contre un adversaire déterminé et rusé, nous sommes très vulnérables. » **Commodore (à la retraite) Hans Hendel, expert-conseil, Collège d'état-major des Forces canadiennes**

« Nous n'avons aucun système en place pour appuyer toute forme de surveillance systématique de nos zones maritimes, que ce soit la côte Est, la côte Ouest, l'Arctique, les Grands Lacs ou la Voie maritime du Saint-Laurent. [...] Nous n'avons pas de patrouille navale permanente affectée à la côte Est ou à la côte Ouest, capable de surveiller notre littoral maritime. [...] L'aviation canadienne manque de ressources nécessaires pour la reconnaissance aérienne de nos principales zones océaniques ou maritimes. » **M. Wesley K. Wark, professeur agrégé, Département d'histoire, Munk Centre for International Studies, Université de Toronto**

« Il faut être à l'affût de la moindre anomalie, et ce n'est qu'en prenant tout en compte qu'on parvient à les déceler. » **M. Peter T. Haydon, agrégé supérieur de recherches, Centre for Foreign Policy Studies, Université Dalhousie**

La connaissance du territoire

La surveillance des eaux canadiennes

L'expression « connaissance du territoire » s'entend de la mesure dans laquelle les autorités policières canadiennes savent ce qui se passe dans le territoire qui relève d'elles, tant dans la masse continentale du Canada que dans ses eaux côtières. Par eaux côtières, on entend

LA MER TERRITORIALE : Partie du territoire canadien s'étendant sur 12 milles marins au large des lignes de base du littoral et cartographiée selon les traités dans les Grands Lacs et dans les fleuves contigus; (voir l'annexe XII, volume 2)

ZONE CONTIGUË : Zone supplémentaire de 12 milles marins s'étendant au-delà de la mer territoriale; le droit international autorise le Canada à empêcher la contravention à ses lois relatives aux douanes, à la fiscalité, à l'immigration ou à l'environnement jusqu'à 24 milles marins de ses côtes; (voir l'annexe XII, volume 2)

ZONE ÉCONOMIQUE EXCLUSIVE : Zone de haute mer commençant à la limite de la zone contiguë et allant jusqu'à 200 milles nautiques des côtes et dans laquelle les ressources naturelles relèvent du Canada. En général, le Canada ne peut arraisonner un navire qu'avec la permission de l'État du pavillon s'il présente un risque pour la sécurité nationale ou si les autorités canadiennes

l'ont pris en chasse dans les eaux territoriales (voir l'annexe XII, volume 2)

Dans ***La défense de l'Amérique du Nord : une responsabilité canadienne*** (septembre 2002), le Comité a fait plusieurs recommandations visant à améliorer la surveillance des eaux côtières du Canada et des navires qui s'en approchent grâce à une méthode « successive ». Il a en effet recommandé ce qui suit :

- l'adoption d'une méthode successive de reddition des comptes et de suivi pour savoir en temps voulu que des navires approchent les eaux canadiennes; (recommandation #1, page 13)

- la négociation par le Canada d'ententes de réciprocité avec d'autres pays maritimes pour échanger de l'information sur les mouvements de navires entre leurs eaux territoriales; (recommandation #4, page 14)

- l'instauration de procédures de compte rendu obligatoire aux termes desquelles tous les navires (au déplacement à déterminer par les responsables de la réglementation canadienne) qui ont l'intention d'entrer dans les eaux canadiennes seront tenus de rendre compte, dès le port de départ, de leur destination au Canada et de la date estimative de leur arrivée, avec des mises à jour périodiques au cours de leur traversée et à leur arrivée; (recommandation #5, page 14)

- l'instauration de l'exigence que les navires (au déplacement à déterminer par les responsables de la réglementation canadienne) qui ont l'intention d'entrer dans les eaux canadiennes soient munis de transpondeurs pour permettre le repérage électronique de tous les navires approchant les côtes; (recommandation #7, page 14)

- la mise en œuvre de nouvelles mesures de sécurité dans la région des Grands Lacs, notamment :

a) l'obligation pour tous les navires (au déplacement à déterminer par les responsables de la réglementation canadienne) d'informer les autorités canadiennes 24 heures avant leur arrivée dans des ports canadiens des Grands Lacs;

b) l'obligation pour tous les navires (au déplacement à déterminer par les responsables de la réglementation canadienne) ayant l'intention de manœuvrer dans la région des Grands Lacs d'être munis de transpondeurs pour permettre leur repérage électronique par les autorités canadiennes (cette mesure aura pour effet supplémentaire d'améliorer la précision des recherches et sauvetages);

c) l'obligation de rendre compte quotidiennement aux autorités canadiennes pour tous les navires (au déplacement à déterminer par les responsables de la réglementation canadienne) qui traversent les eaux nationales du Canada, et

d) la responsabilité pour les stations des Grands Lacs du Canada de recevoir et de coordonner ces comptes rendus et de communiquer avec les organisations policières. (recommandation #8, page 15)

Rapport d'étape

La surveillance côtière est un domaine dans lequel le gouvernement a fait des progrès, bien que moins vite que le Comité ne l'aurait souhaité et en y affectant des crédits moins importants que ce que le Comité croit nécessaire.

Des témoins nous ont dit que plusieurs mesures ont été prises ou le seront afin que le Canada puisse plus facilement identifier les navires, équipages, passagers et marchandises susceptibles de représenter un danger à leur arrivée ou qui en constituent déjà un du fait de leur arrivée. Voici certaines des mesures prises ou annoncées.

Chargement dans les ports étrangers

Le Canada exige d'être avisé 24 heures à l'avance des marchandises qui seront importées dans son territoire par bateau. Les transporteurs maritimes et les transitaires des ports étrangers qui ont l'intention d'expédier des marchandises au Canada devront soumettre des données sur leurs cargaisons à l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) au moins 24 heures avant de les charger dans les navires. Ces données seront communiquées électroniquement et seront traitées par le système de ciblage automatique de l'Agence. Selon l'évaluation qu'ils feront du risque que les marchandises représentent, les agents des douanes détermineront quels conteneurs doivent être inspectés avant d'être chargés.

Cette règle est le pendant canadien de celles qui jouent aux États-Unis et obligera les intéressés à déclarer de la même façon les marchandises qu'ils entendent expédier en Amérique du Nord par navire. Cette déclaration ne deviendra obligatoire qu'en avril 2004, ce qui donnera aux entreprises visées le temps d'adapter leurs activités et leurs systèmes à l'avance.

Entrée dans les eaux canadiennes

Les navires océaniques étrangers qui entrent dans les eaux du Canada doivent respecter la règle des 24 heures de même qu'une nouvelle règle dite des 96 heures, chiffres qui indiquent combien de temps à l'avance leurs capitaines doivent aviser la Garde côtière canadienne et le ministère des Pêches et des Océans de leur entrée dans les eaux canadiennes. La règle des 24 heures est obligatoire.

Celle des 96 heures est facultative dans la mesure où elle n'est prévue dans les règlements d'application d'aucune loi. Elle a été adoptée après les attentats terroristes du 11 septembre 2001, lorsque la Garde côtière a émis un « Avis aux navigateurs » exigeant que tous les navires avisent les autorités canadiennes de leur arrivée imminente 96 heures avant d'entrer dans les eaux canadiennes.

La règle des 96 heures est une initiative du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM). Ce groupe étudie encore les problèmes de coordination que pose l'application de la règle, la question de savoir s'il faut la rendre obligatoire et les types d'information que les navires devront fournir.

Systèmes d'information automatisés

Un SIA est un système de diffusion d'information télégraphique de bord qui agit comme un transpondeur autonome en continu. Émettant sur la bande VHF maritime, il diffuse des données telles les noms des navires, leur cap et leur vitesse ainsi que leur matricule.

Le SIA était au cœur des délibérations de la Conférence de l'Organisation maritime internationale (OMI) de décembre 2002, qui a élaboré des modifications relatives à la sécurité maritime à intégrer à la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer*. Une des plus importantes exigeait que soient dotés d'un SIA tous les navires océaniques d'une jauge brute de 300 tonnes ou plus, les navires de charge d'une jauge brute de 500 tonnes ou plus ne faisant pas de navigation internationale et tous les navires à passagers, quelle que soit leur jauge. Le délai fixé pour l'installation des SIA est le 31 décembre 2004.

Le Canada souscrit à cette décision de l'OMI. Transports Canada ouvre la marche en élaborant un nouveau règlement d'application de la disposition relative aux SIA. La Garde côtière mettra au point le récepteur à terre du SIA. Dès la fin de 2004, les types de navires précités qui entreront dans les eaux canadiennes devront être dotés d'un émetteur de SIA.

Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS)

Ce code est une des modifications adoptées à la conférence de l'OMI qui ont la plus grande portée. Transports Canada signale que le Code « vise à établir un régime international de coopération entre les gouvernements, les organismes gouvernementaux, l'industrie du transport maritime et l'industrie portuaire afin de déterminer les mesures à prendre pour prévenir les incidents portant sur la sûreté des navires et des installations portuaires assurant le commerce international ». Le Code entrera en vigueur le 1er juillet 2004.

C'est Transports Canada – à titre d'autorité désignée par le gouvernement – qui assurera l'application du Code ISPS. Le ministère a fait savoir qu'une de ses principales responsabilités consiste notamment à "approuver les évaluations et les plans relatifs à la sûreté des navires et des installations portuaires, à vérifier que les exigences du Code ISPS sont respectées et à prendre des mesures pour contrôler l'application du Code et le faire respecter sur les navires étrangers se trouvant au Canada ». Le Code impose des exigences assez lourdes aux compagnies de transport maritime, à l'industrie portuaire et aux gouvernements, notamment en ce qui concerne les plans et les évaluations de sécurité. Au cours des cinq prochaines années, Transports Canada va affecter 17,7 millions de dollars à l'élaboration de la réglementation et aux inspections.

Surveillance accrue de la Garde côtière

Des témoins nous ont dit que la Garde côtière est beaucoup plus coopérative qu'avant lorsqu'il s'agit d'identifier et de

trouver des navires suspects pour le compte d'autres agences et services, comme la GRC, l'Agence des douanes et du revenu du Canada et la Marine canadienne. Avant que le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM) ne soit créé pour améliorer la coopération entre les ministères et agences fédéraux, la Garde côtière avait fait l'objet de plaintes selon lesquelles elle n'assurait pas toujours la surveillance que les autorités policières lui demandaient de faire. Maintenant, il paraîtrait qu'elle demande à ces agences de quels genres de services elles ont besoin, qu'il s'agisse d'identifier des navires suspects, de suivre leurs déplacements ou de fournir un appui héliporté aux opérations de surveillance.

Le Radar haute fréquence à ondes de surface

Voir l'exposé au chapître un, page 27

Les drones

Voir l'exposé au chapître un, page 31

Surveillance des Grands Lacs

Les autorités canadiennes et américaines ont perfectionné et adopté les procédures poussées de contrôle de sécurité des navires qui entrent dans le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs (et qui ont été élaborées après les attentats du 11 septembre 2001) et les ont mises en application dès le début de la saison de navigation 2002.

Les navires doivent se rapporter aux services canadiens et américains chargés de gérer la Voie maritime du Saint-Laurent 96 heures avant d'entrer dans la Voie maritime ou les Grands Lacs. Les services des analyses spéciales de la Garde côtière américaine et de l'Agence des douanes et du revenu du Canada font une première analyse des données relatives aux navires et soumettent la liste de leurs membres d'équipage et de leurs passagers à un service d'information centralisée.

Des contrôles de sécurité peuvent être faits à bord des navires avant qu'ils n'entrent dans la Voie maritime du Saint-Laurent ou les Grands Lacs. Ils sont la plupart du temps effectués à Pointe-aux-Trembles ou à Montréal, mais il peut arriver que les circonstances requièrent que le contrôle soit fait à Sorel ou même aussi loin en aval que Québec. Un navire peut faire l'objet d'un contrôle à bord s'il ne se rapporte pas, s'il ne donne pas tous les renseignements exigés ou s'il est suspect pour quelque autre raison que ce soit. Selon son évaluation du risque que le navire représente, Transports Canada décide quels ministères et agences fédéraux devraient être représentés au sein de l'équipe d'inspecteurs.

À défaut de renseignements sur le navire, des inspecteurs de la U.S. St. Lawrence Seaway Development Corporation et de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent monteraient à bord pour faire une inspection et une évaluation du risque.

Planification canado-américaine de la surveillance

Relevant du groupe canado-américain de planification, le Groupe de travail sur les plans et la surveillance maritimes s'occupera surtout des activités binationales de sûreté et de

surveillance maritimes. Ce groupe collaborera avec d'autres, tels le GTISM et le Groupe de travail sur la surveillance maritime du NORAD, afin d'élaborer des plans militaires conjoints.

Mieux financer la surveillance des pêches

Le gouvernement fédéral a accordé à Pêches et Océans Canada des fonds pour lui permettre de mieux surveiller les pêches, et des demandes de propositions visant à acquérir de 4 000 à 5 000 heures de surveillance par année, des avions multimoteur, des radars, des capteurs à infrarouge et des ordinateurs de bord ont été diffusées dans l'industrie. On pourrait présumément jumeler la surveillance des pêches à la surveillance de sécurité, ainsi que les avions et les navires de la Garde côtière qui servent actuellement à savoir si les navires figurent sur les « listes de navires à surveiller » fournies par d'autres agences.

Améliorations dans les ports

Le présent rapport a pour sujet la sécurité dans les eaux côtières du Canada plutôt que dans les ports, mais il vaut la peine de signaler que l'Agence des douanes et du revenu du Canada a apporté un certain nombre d'améliorations aux mesures de sécurité qu'elle prenait dans nos ports de mer et qu'elle coopère avec son pendant américain pour les perfectionner. Ces améliorations comprennent notamment :

Les lecteurs optiques de passeports

Les lignes d'inspection primaire sont maintenant dotées de lecteurs optiques de passeports, qui aident à déterminer si une personne qui arrive au Canada doit être remise aux services de sécurité en tant que personne à haut risque.

Les normes des gares maritimes

Les gares maritimes canadiennes et américaines adhèrent maintenant à tout un train de normes conjointes conçues pour accroître la sécurité et faciliter l'interception des passagers à surveiller.

L'examen du système canado-américain d'identification des navires

Les autorités douanières des deux pays travaillent à mettre au point des systèmes permettant de recueillir toute l'information possible sur les navires qui arrivent dans leurs ports, et l'on songe à créer un système conjoint canado-américain d'identification des navires.

Le ciblage des conteneurs

Le Canada a maintenant des cibleurs dans deux ports américains (Tacoma et Newark), tandis que les États-Unis en ont dans les ports canadiens de Vancouver, Montréal et de Halifax.

Les systèmes de radioscopie de conteneurs

L'Agence des douanes et du revenu du Canada a maintenant recours à des technologies inédites comme les appareils à rayons gamma mobiles ou stationnaires, des scanneurs, des détecteurs de rayonnement, des systèmes de détection Ionscan portatifs, des véhicules téléguidés, des camions d'outils et des détecteurs d'armes biologiques et chimiques à Montréal, Halifax et Vancouver. Plusieurs ports sont dotés du système d'inspection des véhicules et du fret (SIVF) et de ses scanneurs mobiles à rayons gamma qui peuvent balayer un conteneur en cinq secondes et qui ont permis, selon des fonctionnaires de Halifax, d'inspecter ou de fouiller 8 pourcent des conteneurs débarqués plutôt que 3 pourcent, comme ces dernières années. Les autorités emploient aussi des détecteurs portatifs Ionscan, des systèmes de radioscopie sur palettes et des radioscopes de conteneurs sur roues conçus au Canada. Les autorités américaines on l'intention d'implanter des éléments de ce système dans les ports américains.

La mise en commun des connaissances en matière de sécurité

Les autorités douanières canadiennes et américaines examinent leurs dispositifs de sécurité mutuels dans le but de mettre les meilleures pratiques possibles en vigueur dans les ports des deux pays.

Les passagers à haut risque

Les deux pays partagent également leurs renseignements sur les passagers réputés représenter un risque élevé qui tentent d'entrer dans l'un ou l'autre pays et ont constitué des unités conjointes d'analyse des passagers à Miami et à Vancouver.

Mais le Canada pourrait faire beaucoup mieux

Le Comité se réjouit de l'intérêt accru que l'on porte maintenant au domaine crucial de la surveillance côtière. Il a toutefois un certain nombre de recommandations à faire qui permettraient de rendre le système de surveillance côtière du Canada encore plus efficace.

1. Radar haute fréquence à ondes de surface

Plusieurs témoins nous ont dit avoir bon espoir que cette invention canadienne permette aux autorités de connaître le territoire canadien beaucoup mieux. Deux stations d'essai existent actuellement à Terre-Neuve, l'une au cap Bonavista et l'autre au cap Race. En plus de ces deux projets pilotes, on met au point un projet d'immobilisations en bonne et due forme. Le Comité a appris que le gouvernement s'était engagé à faire construire cinq ou six autres de ces stations, qui surveilleront surtout les zones à circulation intense sillonnées par les navires commerciaux, comme le détroit de Juan de Fuca, le golfe du Saint-Laurent et les abords de Halifax. Comme nous l'avons

déjà signalé, toutefois, ce projet n'a pas encore été soumis au Conseil du Trésor.

Le radar haute fréquence à ondes de surface renforcerait considérablement le principe de « surveillance multi-niveaux » que le Comité prône. À l'heure actuelle, la localisation des navires à surveiller est rudimentaire. Les repéreurs, comme les agents de la Garde côtière, peuvent faire rapport d'un navire repéré et prédire le cap qu'il semble prendre, mais l'évaluation que les agents du renseignement font de l'endroit où un navire peut se trouver à un moment donné est souvent basée sur des données versées dans le système de renseignements jusqu'à 24 heures plus tôt. **Le vice-amiral Ronald Buck, chef d'état-major des Forces maritimes, ministère de la Défense nationale,** a vanté les vertus de ce radar « qui voit à 200 kilomètres des côtes » et qui nous aidera à suivre de près les navires qui arrivent :

> *« Nous disposons aussi de nombreuses autres sources d'information, qu'il s'agisse de rapports sur la gestion du trafic maritime, des rapports de quelques-uns de nos alliés sur le transport maritime commercial ou «blanc». Tout cela arrive au centre d'opérations, avec ces données [radar]. On fait le lien avec d'autres données dont nous disposons, pour avoir une vue d'ensemble de ce qui se passe, en temps réel. Nous n'avons pas encore cette capacité. »*

Les autorités policières canadiennes n'auront pas cette capacité dans la majeure partie des eaux côtières du Canada, même si le Conseil du Trésor approuve la construction de cinq ou six autres stations. Le Comité reconnaît que le Canada n'a pas les ressources voulues pour surveiller en permanence chaque

recoin de nos littoraux, mais il croit que le gouvernement ne devrait pas utiliser ses radars haute fréquence à ondes de surface uniquement dans les eaux très fréquentées donnant accès aux grands ports.

> *« Tout le monde préférerait une couverture de l'ensemble du littoral »*, a dit **M. Frappier**, *« mais la situation financière nous impose des compromis. [Nous avons] veillé à ce qu'on puisse surveiller au moins les zones par lesquelles arrivent la plupart des navires. »*

Il est temps que le gouvernement du Canada assure une bonne couverture par radar haute fréquence à ondes de surface et qu'il ne laisse pas les considérations d'économie l'empêcher d'investir les sommes voulues pour que la couverture soit adéquate. Le radar haute fréquence à ondes de surface s'est avéré un outil de surveillance côtière efficace et est plus rentable que la surveillance par satellite ou que les patrouilles aériennes permanentes. (voir l'annexe XIII, volume 2)

2. Systèmes d'identification automatique

Les transpondeurs SIA ont d'abord servi à donner aux navires qui naviguaient la nuit, dans le brouillard ou dans d'autres conditions difficiles une image claire des endroits où se trouvaient les autres navires par rapport à eux de manière à éviter les collisions.

Conjugués au radar haute fréquence à ondes de surface, les récepteurs SIA permettront aux préposés à la surveillance de discerner entre les blips correspondant aux navires qui se rapporteront et ceux qui correspondront à des navires qui ne le feront pas. Ceux qui ne se rapporteront pas justifieront sans

doute une surveillance plus étroite par avion ou par navire patrouilleur que ceux qui le feront.

La demande croissante dont font l'objet les transpondeurs de classe A, qui peuvent émettre et capter les données sur l'emplacement des navires, a fait baisser leur prix. Ils coûtent actuellement de 10 000 $ à 12 000 $, installation comprise.

L'Organisation maritime internationale a décidé que les navires océaniques de tous ses pays membres devront être dotés de transpondeurs de classe A d'ici à décembre 2004. La décision de l'OMI ne vise pas les bateaux de pêche et les petits bateaux d'autres types. Le Canada souscrit à ces positions.

On développe actuellement un transpondeur SIA de classe B qui pourra émettre, mais non capter. Ces appareils devraient coûter beaucoup moins cher que les transpondeurs de classe A, peut-être même moitié moins cher.

3. Le recours aux transpondeurs

Pour que les données émises par les transpondeurs aient la moindre utilité, elles doivent être captées par des récepteurs. Au Canada, ces récepteurs relèvent de la Garde côtière, dans le cadre des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM).

Selon le **vice-amiral Buck**, les récepteurs SIA du Canada

> *« [mettraient] principalement l'accent sur les points de passage obligés. [...] les postes supplémentaires sur la côte Est couvriront la région du golfe et ses abords, et sur la côte Ouest, les abords du*

détroit de Juan de Fuca, peut-être même jusqu'au détroit de la Reine-Charlotte et ce genre d'endroits. »

Encore une fois, le système de surveillance à plusieurs niveaux ne sera employé que dans les zones à trafic intense. De plus, selon les plans actuels, seuls les très gros navires devraient en être dotés. Selon **le vice-amiral Buck,**

« À l'heure actuelle, les exigences concernant les systèmes d'information automatiques visent les navires d'une certaine taille inscrits auprès de l'OMI. Nous déterminerons progressivement s'il convient d'appliquer la même exigence à d'autres navires. Nous étudions la chose dans le cadre du processus de consultation en cours à l'heure actuelle. Nous n'avons encore déterminé si les navires de pêche devront être dotés de tels systèmes. »

Pour **M. James A. Boutilier, conseiller spécial (politique), Forces maritimes, Quartier général du Pacifique, ministère de la Défense nationale**, cela soulève des difficultés.

« Le problème vient du fait que, selon les prévisions, ces dispositifs ne se trouveront que sur les bâtiments de plus de 300 tonnes. Un certain nombre de bateaux auxquels nous nous intéressons, les bateaux illégaux qu'on acquiert pour 20 000 $ ou 30 000 $, soit le montant qu'on facture pour faire passer un migrant illégal, pourrait être inférieur à cette limite. On peut très bien sacrifier un tel bateau. Il s'agit d'un bateau destiné à une seule utilisation. Ils sont plus difficiles à suivre en raison de leur petite taille. Ils ne suivent pas nécessairement les routes de navigation habituelles, et ils ne feront pas l'objet de pressions internationales pour se munir de ces dispositifs de surveillance automatique ».

4. La présence du Canada dans les ports étrangers

Lorsqu'elle a comparu devant le Comité, **Maureen Tracy, directrice générale suppléante, Division des politiques et des opérations, Agence des douanes et du revenu du Canada**, a parlé avec fierté d'un programme conjoint Canada–États-Unis dans le cadre duquel des agents des douanes américaines ont été affectés aux ports de Halifax, Montréal et Vancouver avec pour mission de déceler des marchandises potentiellement dangereuses destinées aux États-Unis, mais transitant par le Canada, tandis que des homologues canadiens étaient envoyés dans les ports de Newark, au New Jersey, et de Tacoma, dans l'État de Washington, pour essayer de déceler des conteneurs suspects à destination du Canada.

> *« […] ce qui est bien dans le fait d'avoir des gens en place dans les ports américains et canadiens »*, a dit Mme Tracy, *« c'est que nous pouvons utiliser nos systèmes pour faire un ciblage conjoint des conteneurs »*

On peut douter que des terroristes ou d'autres types de délinquants qui pourraient cibler le Canada essaieront jamais de rallier nos côtes *en provenance des États-Unis*, qui sont en état d'alerte perpétuelle, bien qu'à divers degrés, depuis le 11 septembre 2001. Même s'ils étaient assez peu éclairés pour tenter de venir au Canada en passant par des ports américains, ne préféreraient-ils pas frapper plutôt aux États-Unis, puisqu'ils seraient déjà à pied d'œuvre?

Mme Tracy a en substance reconnu que les États-Unis ont un projet de sécurité visant les conteneurs dans le cadre duquel des agents sont postés dans les ports étrangers, mais qu'en

dehors des ports de Tacoma et de Newark, le Canada n'a pas l'intention d'affecter des repéreurs dans les ports d'Europe ou d'Asie. Elle a déclaré en substance que l'Agence ne croyait pas avoir besoin d'agents dans les ports étrangers, expliquant que ce n'était pas nécessaire puisqu'en vertu de la règle des 24 heures, on peut demander aux ports étrangers de fouiller ou d'intercepter les marchandises que les spécialistes canadiens du renseignement soupçonnent d'être dangereuses. *« À notre avis, il n'est pas nécessaire de poster un agent là-bas quand nous pouvons faire du ciblage électronique à partir de chez nous. »*

Devant l'insistance du président du Comité et du sénateur Banks, qui lui demandaient si Antwerp ne serait pas un endroit plus indiqué que Tacoma, Mme Tracy a admis : *« En principe, oui. »*

Le Comité croit que l'ADRC devrait être d'accord en pratique, et non seulement en principe. Il est d'avis qu'affecter des agents à Newark et à Tacoma n'est qu'un geste symbolique qui s'impose du fait que le gouvernement américain insiste pour placer ses agents dans les ports canadiens.

5. L'emploi de drones

Utilisés par les États-Unis en 1991, lors de la guerre du Golfe, les drones sont affectés avec succès à la surveillance dans le monde entier par des pays beaucoup plus petits que le Canada. Ils sont capables de balayer une zone s'étendant à plus de 500 kilomètres de nos côtes.

Il semblerait que les drones constituent pour le Canada une solution de loin préférable à celle de la surveillance par satellite ou d'une augmentation des patrouilles aériennes. La location

des satellites de surveillance est extrêmement coûteuse, et si la Marine n'utilise pas souvent ce type de surveillance, c'est parce qu'elle ne peut en faire un article d'exécution de son budget.
M. Wesley K. Wark, professeur agrégé, Département d'histoire, Munk Centre for International Studies, Université de Toronto, a signalé que nos avions de patrouille *Aurora*, même si le budget permettait de faire des patrouilles régulières, ne sont pas dotés de l'équipement voulu pour faire de la surveillance moderne :

> *« L'aviation canadienne manque de ressources nécessaires pour la reconnaissance aérienne de nos principales zones océaniques ou maritimes. Lorsque des patrouilles occasionnelles sont effectuées, le personnel est forcé d'utiliser un aéronef vétuste, l'avion patrouilleur Aurora. Ces aéronefs vétustes sont munis de systèmes de détection désuets et ils ne sont pas outillés des dernières technologies. »*

(S'il est vrai que le matériel de surveillance de l'*Aurora* est dépassé depuis un certain temps, il faut dire en toute objectivité que le ministère de la Défense s'est attaqué au problème. Dans le cadre du Programme de modernisation progressive de l'*Aurora*, il a commencé à mettre à niveau 16 des 18 *Aurora* du Canada en les dotant de nouveaux appareils d'avionique, de navigation et de communication.)

6. Système d'information préalable sur les voyageurs

Au lendemain du 11 septembre 2001, les autorités américaines et canadiennes ont mis en application un régime obligeant tout avion s'envolant pour un autre pays à communiquer à l'avance

un manifeste identifiant tous les passagers inscrits sur le vol. Ce régime s'appelle Système d'information préalable sur les voyageurs / Dossier passager.

Selon **Maureen Tracy**, ces deux systèmes « *seront éventuellement étendus [aux passagers] des paquebots de croisière et des traversiers* », *et* si on met autant de temps à le faire, c'est en partie dû au fait, croyait-elle savoir, que « *les sociétés de croisière disposent d'une information beaucoup plus limitée* ».

Mais les navires de croisière *devraient* recueillir autant de renseignements sur leurs passagers que les avions de ligne et devraient, eux aussi, les communiquer à l'avance aux autorités canadiennes.

7. La surveillance de la GRC dans les ports

Le Comité a dit plus haut qu'un certain nombre d'améliorations ont été apportées à la surveillance dans les ports canadiens, surtout sous la forme de détecteurs à balayage perfectionnés.

Le Comité regrette toutefois que le gouvernement ait nettement sous-financé les nouveaux contingents que la GRC a affectés aux ports de Vancouver, Montréal et Halifax et qui sont censés colmater les brèches causées dans le système de sécurité par l'infiltration du crime organisé. La GRC avait demandé des crédits qui lui auraient permis d'affecter 24 agents aux services d'enquête de ces trois ports, mais elle en a reçu juste assez pour en affecter huit. *Elle constate maintenant que même les 24 qu'elle avait d'abord demandés n'auraient pas suffi à la tâche.* De plus, si les autorités concentrent leurs efforts exclusivement sur les grands ports, le crime organisé risque d'étendre ses activités aux petits ports du pays.

La surveillance dans les ports n'est pas la seule composante des fonctions maritimes de la GRC qui soit sous-financée. La GRC manque aussi d'hélicoptères, selon le témoignage suivant :

LE COMMISSAIRE ADJOINT W.A. LENTON, DIRECTION DES SERVICES FÉDÉRAUX, GRC : « Nous avons demandé des ressources supplémentaires dans le mémoire au Cabinet concernant la sûreté maritime. En réalité, pour les enquêtes, nous avons reçu huit ETP au total. Par conséquent, nous avons redéployé à l'interne 16 membres du personnel pour former un groupe de 24 enquêteurs et établir une équipe de huit enquêteurs à chacun des trois principaux ports qui nous préoccupent pour le moment. Trois autres personnes sont affectées au secteur du renseignement. »

Le PRÉSIDENT : Par conséquent, le budget de l'après-11 septembre a accru vos effectifs de huit personnes au total et vous avez fait en outre des réaffectations. Est-ce bien cela? »

M. LENTON : « Notre objectif final est de mettre en poste huit enquêteurs permanents dans chacun de ces trois ports, c'est-à-dire à Halifax, à Montréal et à Vancouver.

Le PRÉSIDENT : Pour quelle date?

M. LENTON : Probablement pour l'automne, je présume. »

Le SÉN. ATKINS : « Combien d'hélicoptères la GRC a-t-elle pour l'ensemble du pays?

M. LENTON : Au moins un à Moncton, et je pense qu'il en reste toujours un à Terre-Neuve. Je ne pense pas qu'il y ait une division «H» à Terre-Neuve. Je pense que l'hélicoptère de Moncton dessert la Nouvelle-Écosse et le Nouveau- Brunswick. [...]

Le SÉN. ATKINS : C'est plutôt mince.

M. LENTON : Les ressources sont très limitées, monsieur. »

Recommandations

Au sujet de la surveillance de sécurité sur les côtes du Canada, le Comité recommande :

2.1 Qu'au moins huit stations de radar haute fréquence à ondes de surface soient construites pour surveiller les zones à circulation intense des côtes du Canada, et que d'autres stations soient également aménagées aux autres endroits des côtes que des terroristes pourraient cibler comme solutions de rechange aux ports fortement fréquentés.

2.2 Que l'on adopte le drone (véhicule aérien téléguidé ou VATG) comme aide à la surveillance au large des côtes.

2.3 Que le gouvernement fasse une étude pour savoir s'il y aurait lieu d'ajouter le drone stratégique, plus coûteux, au système canadien de surveillance dans l'Arctique et sur les côtes est et ouest.

2.4 Que le ministère des Transports exige que tous les navires de plus de 15 tonnes soient munis de transpondeurs d'une puissance au moins égale à celle des appareils de classe B[2] d'ici à 2008.

[2] A Un transpondeur de classe B peut transmettre des signaux mais non en recevoir.

2.5 Que la Gendarmerie royale du Canada (GRC) soit désignée comme principale force policière dans tous les ports et aéroports canadiens et qu'elle reçoive les fonds nécessaires pour colmater les brèches à la sécurité résultant des activités qu'y mène le crime organisé.

2.6 Que l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) réaffecte le personnel qu'elle a dans les ports américains de Newark et de Tacoma à de grands ports internationaux où l'on risque beaucoup plus de trouver des navires servant à des activités terroristes.

2.7 Que le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) affecte un bon nombre d'agents aux grands ports étrangers pour recueillir des renseignements sur les transports maritimes.

2.8 Que tous les navires de croisière, traversiers et autres navires approchant des ports canadiens soient tenus de fournir, au sujet de leurs passagers et de leurs membres d'équipage, des renseignements du genre de ceux qui sont communiqués aux agents de l'immigration dans les aéroports canadiens en vertu du Système d'information préalable sur les voyageurs / Dossier passager.

2.9 Que l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) veille à avoir assez de personnel formé dans le maniement de la nouvelle technologie présente dans les ports canadiens.

2.10 Que les biens confisqués par l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) et la Gendarmerie royale du Canada (GRC) dans l'exercice de leurs fonctions habituelles soient vendus aux enchères et que les recettes de cette vente soient réinvesties dans l'amélioration des moyens d'action des forces policières.[3]

[3] Les recettes que Parcs Canada tirait des droits perçus à l'entrée des parcs ont fortement augmenté lorsqu'elle a décidé de remettre aux parcs une partie des droits perçus. Avant la décision, l'assiduité des gardes aux entrées des parcs laissait à désirer, car Ottawa empochait la totalité des recettes.

CHAPITRE TROIS :

Nécessité d'améliorer le SERVICE DU RENSEIGNEMENT *de sécurité*

> « *Dans ce monde axé sur la sécurité, le renseignement est comparable au sang dans notre corps. C'est le nutriment essentiel qui permet à l'organisme de fonctionner. Le renseignement joue le même rôle. Nous avons besoin d'un système de collecte capable de pomper l'information vers les décideurs, c'est-à-dire là où elle doit être connue.* » **M. Thomas Axworthy, président, Centre for the Study of Democracy, Université Queen's**

> « *La véritable clé, c'est de savoir que ces navires ont quelque chose d'anormal* ». **Vice-amiral Ronald Buck, chef d'état major des Forces maritimes, ministère de la Défense nationale**

La clé de la défense de nos côtes consiste en effet à savoir qu'un navire en route vers le Canada a une intention malhonnête. Cette connaissance provient avant tout d'un bon service du renseignement.

Le service du renseignement a toujours été un élément essentiel de la sécurité nationale. Mais il devient indispensable lorsque nous faisons face à une menace asymétrique, c'est-à-dire

imprévisible. La capacité militaire du Canada sera toujours plus que modeste, mais s'il existe un domaine où notre pays peut contribuer davantage à la défense de l'Amérique du Nord et à la stabilité mondiale, c'est bien celui du renseignement militaire.

Jusqu'à maintenant, le gouvernement fédéral a surtout cherché à améliorer la surveillance et les communications entre ses divers ministères et organismes au lieu de mettre l'accent sur le renseignement et l'interception.

> *« Je crois que la sécurité sur nos côtes et sur les Grands Lacs a toujours fait défaut. Il y a toujours eu et il y a encore de grandes lacunes. Les efforts avaient comme objectif d'améliorer les communications afin de faciliter la collecte de renseignements. Nous ne nous sommes pas suffisamment préoccupés, à mon avis, de ce que nous allions faire avec ces renseignements ».* **John F. Thomas, partenaire, BMB Consulting Services, ancien commissaire de la Garde côtière**

La collecte, l'analyse et la diffusion rapide et efficace des renseignements requièrent des gens, des ressources et des systèmes. Les besoins de la communauté canadienne du renseignement sont les suivants :

- des cadres hiérarchiques compétents possédant une bonne connaissance des autres cultures, des langues et une formation dans l'art délicat d'établir des liens avec des sources sur le terrain,

- une technologie de pointe,

- un leadership intelligent,
- une bonne coordination entre les unités d'interception policières et militaires et

- des canaux clairs vers un large éventail de sources de renseignements à l'étranger.

Recruter de bons analystes

Un témoin s'est montré très critique face à l'incapacité du gouvernement fédéral de recruter de bons analystes du renseignement, surtout à l'extérieur du gouvernement. Il s'agit de **M. Wesley K. Wark, professeur agrégé, département d'histoire,** Munk Centre for International Studies, Université de Toronto. À son avis, *« à défaut de pouvoir obtenir un portrait analytique juste, tout l'argent et tout le temps investis dans la collecte risquent de ne servir à rien. Vous risquez de n'avoir rien de valeur à transmettre aux décideurs des niveaux supérieurs ».*

M. Wark croit que la difficulté du gouvernement à se doter d'un service du renseignement efficace réside en partie dans son incapacité à recruter des talents dans les universités canadiennes : *« Même dans le contexte de l'après 11 septembre, et avec de nouvelles sommes d'argent à sa disposition, il n'a pas vraiment de processus en place pour le recrutement à l'extérieur du gouvernement ».* Ces deux dernières années, fait-il remarquer, même les agents du renseignement recrutés au sein du gouvernement ont été débordés de travail.

M. Wark ajoute que le Canada n'a jamais consacré assez de ressources au renseignement. Les décideurs se retrouvent ainsi dans un cercle vicieux : comme ils sont ne sont pas adéquatement servis par les conseillers au renseignement, ils perdent confiance dans la valeur du renseignement. Il trouve particulièrement déplorable que les décideurs sous-estiment le rôle du renseignement à une époque où la guerre asymétrique réduit l'importance de la capacité de combat des pays pour renforcer celle du renseignement.

> *« . . . Notre système d'analyse est trop diffus et dispersé, il est compartimenté, trop petit, trop fragmentaire et trop désordonné et ses effectifs sont disséminés à la grandeur du système. Je ne crois pas que nos analystes aient vraiment eu l'occasion, ni la volonté peut-être, de s'arrêter pour réfléchir aux nouvelles exigences en matière d'analyse du renseignement après les événements du 11 septembre... Je pense que cette petite communauté de l'analyse a probablement été l'une des ressources les plus débordées et les plus surchargées du gouvernement... Il est temps de lui fournir les outils nécessaires et de repenser cette fonction selon une approche ascendante ».*

M. Wark affirme que les décideurs gouvernementaux n'ont pas assez confiance en leurs conseillers en renseignement. Ils ont tendance à penser que le personnel du renseignement devine davantage qu'il ne sait. Il ne faut pas s'en étonner. Les récents gouvernements n'ont jamais accordé au renseignement la priorité qu'il mérite et ne se sont jamais donné la peine de recruter des talents à l'extérieur du gouvernement afin de rehausser la qualité de l'analyse; ils n'ont jamais consacré les ressources requises pour permettre au personnel de se perfectionner et de se tenir bien informé.

Encourager les bons analystes à travailler à l'unisson

« Il faut recueillir, analyser et diffuser les renseignements; un service efficace du renseignement doit informer le service de planification d'urgence afin qu'il réussisse à mieux gérer les crises. À l'heure actuelle, nous avons des lacunes à chaque étape de ce continuum de sécurité et de renseignement. "
M. Thomas Axworthy, président, Centre for the Study of Democracy, Université Queen's

Dans le cadre des efforts déployés pour promouvoir l'échange des renseignements soumis aux analystes du renseignement, le gouvernement a jugé opportun d'encourager dix-sept ministères et organismes à échanger des renseignements sur la sécurité maritime par le biais du Groupe de travail

M. Wark affirme que les décideurs gouvernementaux n'ont pas assez confiance en leurs conseillers en renseignement. Ils ont tendance à penser que le personnel du renseignement devine davantage qu'il ne sait. Il ne faut pas s'en étonner. Les récents gouvernements n'ont jamais accordé au renseignement la priorité qu'il mérite et ne se sont jamais donné la peine de recruter des talents à l'extérieur du gouvernement afin de rehausser la qualité de l'analyse; ils n'ont jamais consacré les ressources requises pour permettre au personnel de se perfectionner et de se tenir bien informé.

Encourager les bons analystes à travailler à l'unisson

> *« Il faut recueillir, analyser et diffuser les renseignements; un service efficace du renseignement doit informer le service de planification d'urgence afin qu'il réussisse à mieux gérer les crises. À l'heure actuelle, nous avons des lacunes à chaque étape de ce continuum de sécurité et de renseignement. "*
> **M. Thomas Axworthy, président, Centre for the Study of Democracy, Université Queen's**

Dans le cadre des efforts déployés pour promouvoir l'échange des renseignements soumis aux analystes du renseignement, le gouvernement a jugé opportun d'encourager dix-sept ministères et organismes à échanger des renseignements sur la sécurité maritime par le biais du Groupe de travail

interministériel sur la sécurité maritime au moyen d'un simple système d'alerte mutuelle appelée le CANMARNET.

Selon le ministère de la Défense nationale, le CANMARNET est un site Web à usage ouvert géré par le ministère. Le CANMARNET fournit un portrait géospatial de la situation maritime au Canada en indiquant la position de tous les navires connus à un moment récent dans le temps. Le site contient également des fenêtres qui affichent des données provenant d'autres ministères du gouvernement (Agence canadienne des douanes et du revenu, GRC, Pêches et Océans Canada et Citoyenneté et Immigration Canada) et susceptibles d'être utiles à des fins de sécurité. Le site n'offre pas de fonction de courriel ni de discussion. Ce sont les ministères qui, de leur propre gré et séparément, transmettent des renseignements au CANMARNET et le MDN en assure la compilation.

Le Groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime (GTISM) a souligné les lacunes de ce système et commandé une étude pour analyser les besoins en matière d'information ainsi que les fonds de renseignements des divers partenaires gouvernementaux de la sécurité afin de mettre au point un système plus efficace.

Cette étude portant sur le *Système de gestion de l'information maritime et de partage des données* (le MIMDEX), a été confiée à Montage DMC, une division d'ATT Canada. Elle conclut que les divers ministères et organismes concernés par la sécurité maritime n'ont ni l'infrastructure ni les méthodes d'information requises pour recueillir des renseignements de sécurité pertinents pouvant faire l'objet d'une analyse collective.

À l'automne 2003, le groupe de travail a présenté une proposition au Conseil du Trésor recommandant la mise en place d'un nouveau modèle de gestion de l'information et d'une nouvelle architecture de TI pour le soutenir. Le MIMDEX permettrait la mise en commun de données et ferait l'objet d'un contrôle rigoureux au moyen d'un système d'authentification et de contrôle de l'accès. Le MIMDEX est supérieur au CANMARNET en ce sens qu'il s'agit d'un réseau informatique autonome ayant ses propres opérateurs qui peuvent transmettre l'information, communiquer en temps réel et tenir les ministères au courant des préoccupations des autres.

Dans sa première itération, fait remarquer le MDN, le système MIMDEX fonctionnera au niveau de sécurité « PROTÉGÉ » et, à une date ultérieure, il aura la capacité de migrer à un réseau gouvernemental de niveau « SECRET ». Les avantages de ce système seront nombreux : affichage de renseignements géospatiaux en temps presque réel, possibilité de mise à jour en ligne par les membres, courriel et discussion. Les documents de référence contenus dans une base de données partagée seront à la disposition des ministères participants et un système sera mis en place pour permettre à tous les membres d'alerter les autres en cas de problèmes particuliers. Ce système novateur favorise la collaboration interministérielle tout en respectant les dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements privés* et de la *Charte*.

En résumé, le MIMDEX est supérieur au CANMARNET parce qu'il s'agit d'un système bidirectionnel (ou multidirectionnel) qui permet aux membres de la communauté maritime d'interagir en temps réel, ce qui améliore l'échange de renseignements, et de s'avertir les uns les autres en cas d'éventuels problèmes ou menaces à la sécurité maritime.

En juillet 2003, le Groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime a « approuvé en principe » le MIMDEX. À la fin août, l'entreprise retenue (la "All Stream" Company) a exposé au GTISM son plan de mise en oeuvre et reçu l'autorisation de mettre son projet de l'avant. Le financement du MIMDEX est conditionnel à l'approbation par le Conseil du Trésor d'une demande visant l'établissement d'un Fonds de coordination du GTISM (qui fournira les fonds pour le MIMDEX).

Il ne fait aucun doute que le MIMDEX est un système d'échange de renseignements beaucoup plus perfectionné que le CANMARNET et qu'il est grandement nécessaire d'avoir un nouveau système. Mais deux ans après le 11 septembre 2001, le GTISM, qui constitue, selon le ministre des Transports David Collenette, le « foyer central » de la coordination de la sûreté maritime au Canada, communique encore au moyen d'un système désuet et dépassé.

Travailler ensemble – au-delà de la technologie

Le problème de la collecte d'information aux fins d'analyse ne découle pas uniquement de la technologie désuète, loin de là. Il est également dû à la multitude d'organismes – chacun pouvant se voir confier le « commandement » durant une crise – qui essaient de créer une structure cohésive en matière de sécurité alors que presque tous les éléments de cette « structure » souple sont affectés à d'autres priorités. Voilà un

exemple qui illustre la méthode typequement canadienne de régler les problèmes au fur et à mesure qu'ils se présentent.

En fait, l'hydre à sept têtes se débat encore pour savoir s'il est constitutionnel d'échanger des renseignements entre les provinces et territoires :

> *« Plusieurs sous-comités [GTISM] ont été mis en place. Compte tenu des divers mandats des ministères, ces sous-comités ont la capacité de recueillir diverses quantités de renseignements sur les navires et leurs passagers, lorsque ces navires font route vers le Canada ou naviguent en eaux canadiennes. Nous essayons de trouver le moyen de favoriser l'échange d'information entre les ministères. Le ministère de la Justice nous aide beaucoup à cet égard. Nous devons nous assurer que les renseignements recueillis l'ont été pour des motifs valables et que, s'il faut les partager, nous en aurons l'autorisation ».* **Capitaine Peter Avis, directeur, Politique, opérations et état de préparation maritimes, ministère de la Défense nationale**

Non seulement ces organismes aux mandats et intérêts divers n'ont pas encore résolu le problème qui consiste à déterminer s'ils ont le droit d'échanger des renseignements sensibles, mais certains membres de ce réseau ne sont pas encore certains de *vouloir* le faire ou sont limités par leur statut qui les *empêche* de le faire :

« L'échange d'information comporte des inconvénients, si l'on ne sait pas à quel renseignement on a affaire. Le système du renseignement peut s'autoalimenter très rapidement. Avant de communiquer une donnée, on tient d'abord à s'assurer qu'elle est fiable. Cela doit être

confirmé de façon indépendante, et non par une autre personne qui communique à son tour la même information. C'est très important. Par conséquent, selon le scénario, l'important est de savoir avec qui vous partagez l'information de façon à pouvoir respecter l'intégrité de l'enquête en cours. La technique, le partage de l'information et les personnes qui interviennent seront différents selon qu'il s'agit d'une intervention pour des raisons de sécurité nationale ou d'une enquête sur le crime organisée, parce que dans le premier cas, les intérêts du Canada sont en jeu ». **M. W. A. Lenton, commissaire adjoint, Direction des services fédéraux, GRC**

Même lorsque les divers intérêts divers représentés au sein du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime auront réglé le problème de l'échange de renseignements, il y aura toujours un délai avant que les divers groupes ne choisissent celui qui assurera le *leadership* en cas de crise. Il peut s'agir d'un délai de quelques minutes seulement, mais il peut aussi se mesurer en heures et, en période de crise, personne n'a les moyens de perdre des heures.

Les mesures prises par le gouvernement fédéral pour recueillir des renseignements par l'intermédiaire de comités comme le GTISM sont comparables, selon le Comité, à l'utilisation de pompiers volontaires. Les brigades de pompiers volontaires se composent de personnes qui ont en général d'autres priorités dans la vie – et qui risquent de ne pas être disponibles au moment où l'alarme se déclenchera. Ces personnes sont utiles dans les petites collectivités qui ne disposent pas de ressources à temps plein pour les urgences. Le Canada n'est pas une petite collectivité. Il doit être capable de mobiliser et de coordonner des ressources à temps plein pour faire face aux menaces à la

sécurité de sa population en l'espace de quelques minutes. Il doit être capable de réagir rapidement en période de crise.

Lorsqu'une crise survient, le Canada doit ou devrait pouvoir compter sur des analystes compétents capables d'agir rapidement et intelligemment, à l'unisson, sous un leadership fort.

Le Comité suggère au gouvernement canadien d'écouter les conseils des sages observateurs qui sont venus témoigner sur cette question :

> *« Le commandement et le contrôle centralisés et l'analyse centralisée de l'information sont les deux éléments principaux. Il s'agit d'aspects fondamentaux... D'une façon ou d'une autre, il faut transformer ce comité interministériel, qui n'évolue pas à une altitude très élevée dans la sphère bureaucratique, en une bête qui a du mordant, pour que les gens se disent : « Voilà qui est mauvais ». Il doit y avoir une voie qui permette de saisir le Cabinet des problèmes urgents, de prendre des décisions et de donner des directives ».* **Peter T. Haydon, agrégé supérieur de recherches, Centre for Foreign Policy Studies, Université Dalhousie**

> *« La collecte de renseignements étant l'aspect essentiel de la sécurité, nous ne pouvons pas nous permettre de lésiner sur les infrastructures chargées de traiter l'information ».* **Vice-amiral (retraité) Gary L. Garnett, vice-président national pour les Affaires maritimes, Ligue navale du Canada**

> *« Tant que nous ne réussirons pas à nous débarrasser de l'idée que les opérations du gouvernement canadien sont des entités compartimentées reliées entre elles, pour le meilleur ou pour le*

pire, pour finalement adopter un système cohérent de coopération, définir les rôles clairement et promouvoir la valeur du renseignement, je crois que nous ne progresserons pas beaucoup ».
M. Wesley K. Wark, professeur agrégé, département d'histoire, Munk Centre for International Studies, Université de Toronto

Dans son rapport intitulé *La défense de l'Amérique du Nord : une responsabilité canadienne,* le Comité formule les recommandations suivantes :

- **La coordination de toutes les ressources canadiennes – c'est-à-dire la Marine, la Garde côtière, l'Armée de l'air, l'Armée de terre, Citoyenneté et Immigration Canada, l'Agence des douanes et du revenu, les forces policières et les organismes chargés du renseignement et de la surveillance par satellite – pour améliorer la défense des côtes canadiennes. (Recommandation nº 2, page 13)**

- **La coordination et utilisation efficace des nombreuses ressources de surveillance telles que : un système de compte rendu de position de navires; les atouts de la Marine canadienne, incluant les navires de défense côtière et les frégates canadiennes de patrouille; les ressources de repérage de satellites; les vols réglementaires Aurora; les services de patrouilles et de renseignements du ministère des Pêches et Océans, de la Garde côtière canadienne et de la Gendarmerie royale du Canada. (Recommandation nº 2, page 14)**

- **La création de centres d'opérations multiministérielles à Halifax et à Esquimalt pour recueillir et analyser du renseignement sur les expéditions et dresser un portrait opérationnel conjugué de tous les organismes gouvernementaux ayant affaire aux navires qui entrent au Canada, pour réagir aux menaces dirigées contre les côtes d'Amérique du Nord et pour concevoir des procédures destinées à répondre à tous les scénarios prévus. (Recommandation nº 3, page 14)**

Ces recommandations mettent l'accent sur :

- le regroupement des ressources du Canada en matière de surveillance et de renseignement et

- la centralisation du commandement et du contrôle afin d'assurer une intervention rapide en cas de crise.

Ces deux impératifs – regroupement et centralisation – sont particulièrement importants dans le domaine du renseignement. En période de crise, il est primordial que nos décideurs aient le tableau le plus complet possible de la menace à laquelle ils font face et que ce tableau leur soit rapidement transmis par un centre de commandement et de contrôle.

La GRC et la Marine canadienne gèrent tous les deux des centres des opérations sur les côtes est et ouest. Pour la collecte du renseignement, cela n'a aucun sens. De l'avis du Comité,

> **il est nécessaire qu'un centre des opérations de sécurité sur chacune des côtes consolide l'information obtenue par les activités de surveillance et d'autres moyens et l'achemine à un centre de commandement situé à Ottawa, où les spécialistes du renseignement pourront l'analyser et la mettre en corrélation avec l'information provenant d'autres sources, notamment du SCRS, de nos alliés internationaux et de toute autre source fiable.**

Ces recommandations mettent l'accent sur :

- le regroupement des ressources du Canada en matière de surveillance et de renseignement et

- la centralisation du commandement et du contrôle afin d'assurer une intervention rapide en cas de crise.

Ces deux impératifs – regroupement et centralisation – sont particulièrement importants dans le domaine du renseignement. En période de crise, il est primordial que nos décideurs aient le tableau le plus complet possible de la menace à laquelle ils font face et que ce tableau leur soit rapidement transmis par un centre de commandement et de contrôle.

La GRC et la Marine canadienne gèrent tous les deux des centres des opérations sur les côtes est et ouest. Pour la collecte du renseignement, cela n'a aucun sens. De l'avis du Comité,

> **il est nécessaire qu'un centre des opérations de sécurité sur chacune des côtes consolide l'information obtenue par les activités de surveillance et d'autres moyens et l'achemine à un centre de commandement situé à Ottawa, où les spécialistes du renseignement pourront l'analyser et la mettre en corrélation avec l'information provenant d'autres sources, notamment du SCRS, de nos alliés internationaux et de toute autre source fiable.**

Le témoignage suivant illustre parfaitement l'approche fragmentée utilisée par le Canada dans ses opérations de sécurité :

Le président :

« La Marine a-t-elle été chargée de la coordination des opérations à Esquimalt et à Halifax? »

Gerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence, et président du Groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime, Transports Canada :

« En ce qui concerne l'information et la compréhension du rôle actuel des navires au sein du système, c'est exact. Mais en ce qui concerne les aspects opérationnels, je dois vous répondre «pas complètement». Par exemple, les Douanes et la GRC font la même chose de leur côté ... »

Le témoignage suivant renforce l'opinion du Comité que la réforme est grandement nécessaire :

Vice-amiral (retraité) Gary L. Garnett, vice-président national des Affaires maritime, Ligue navale du Canada :

« À notre avis, il faudrait dresser un portrait de la situation localement, sur chacune des côtes, puis transmettre les données à un centre national chargés de plusieurs rôles annexes, dont

celui de commander des Forces déployées par le Canada, un rôle qui dépasse celui d'assurer la sécurité seulement intérieure ».

Un centre de sécurité maritime ou un centre des opérations, selon le nom qu'on voudra bien lui donner, doit pouvoir fournir des renseignements, faciliter leur intégration et la prise de décisions, de façon à pouvoir détecter et évaluer les menaces et intervenir de la manière appropriée. En toute logique, ces centres doivent être administrés par la marine, mais ils doivent également compter sur les services permanents d'agents ou de fonctionnaires d'autres ministères, comme Pêches et Océans, la GRC, l'ADRC, Environnement ou Douanes. À titre de spécialistes dans leur domaine, ces agents seraient chargés de coordonner les activités du renseignement et de conseiller la structure de commandement.

Lorsque des mesures importantes sont envisagées pour faire face à une menace ou en cas de crise, des hauts fonctionnaires des différents ministères seront détachés au quartier général de ce centre des opérations maritimes. À notre avis, il serait très avantageux d'intégrer les centres de sécurité maritime aux centres des opérations navales et à la structure de commandement en place. La technologie nous permet de communiquer l'information en temps réel et il est tout à fait possible de rajouter un autre niveau de renseignement au plan national sans mettre en cause l'efficacité opérationnelle découlant d'une coordination étroite sur les côtes.

M. James A. Boutilier, conseiller spécial (politique), Forces maritimes, Quartier général du Pacifique, ministère de la Défense nationale :

« D'autres témoins se sont interrogés sur la nécessité d'avoir des centres d'opérations sur les deux côtes chargés de recueillir des données au lieu d'un seul centre interorganisations à Ottawa. À mon avis, nous devrions mettre en oeuvre les deux options. Les deux milieux sont différents mais complémentaires. Le personnel d'Halifax et d'Esquimalt peut mieux prendre le pouls des conditions maritimes régionales qu'un centre situé à Ottawa. En revanche, un centre d'opérations établi à Ottawa exerce ses activités dans un milieu « politique », peut rassembler de l'information provenant des deux côtes, puis la fusionner, l'analyser et la diffuser vers les paliers les plus élevés ».

Recommandations

En plus de réitérer les trois recommandations énoncées plus haut tirées de notre rapport *La défense de l'Amérique du Nord : une responsabilité canadienne,* le Comité recommande :

3.1 Que le gouvernement augmente son effectif d'analystes du renseignement compte tenu des rapports qui laissent entendre que le personnel affecté à ce travail essentiel n'est pas assez nombreux.

3.2 Que le gouvernement prenne des mesures immédiates pour recruter un plus grand nombre d'agents du renseignement compétents dans les universités canadiennes et d'autres établissements de l'extérieur de la fonction publique et que ces universités et établissements fassent davantage appel à des instructeurs étrangers possédant une connaissance intime d'autres cultures.

3.3 Que le gouvernement augmente les fonds destinés à la formation de personnes possédant les compétences culturelles et linguistiques sur lesquelles doit s'appuyer la communauté canadienne du renseignement.

3.4 Que le gouvernement accorde la priorité à la mise en place rapide, à titre de système d'échange d'information, du système de gestion des renseignements et d'échange de données maritimes (SGREDM), actuellement à l'étude.

3.5 Que le gouvernement encourage l'échange d'information entre les ministères, les organismes, les forces policières et militaires, en tenant compte des limites potentielles imposées par les dispositions de la *Charte des droits et libertés* ainsi que des garanties de confidentialité parfois exigées par des sources de renseignement étrangères.

CHAPITRE QUATRE :

La nécessité de renforcer la CAPACITÉ D'INTERCEPTION *du Canada dans ses eaux côtières*

Qui défend nos côtes?

Le Comité conclut que ce n'est pas la Marine canadienne. La Marine semble être avant tout une flotte « de haute mer » dont le mandat est de combattre loin des côtes canadiennes.

La Marine possède bien une flotte de navires de défense côtière, mais ceux-ci servent surtout à la formation des réserves navales. Comme le souligne le vice-amiral Ronald Buck, chef d'état-major des Forces maritimes, la Marine considère que son rôle en matière de défense côtière consiste avant tout à assurer la surveillance.

La Garde côtière canadienne défend-elle nos côtes? Pas vraiment. Ni ses navires ni les équipages ne sont armés. La plupart des Canadiens croient probablement que notre Garde côtière protègent nos côtes de la même manière que la Garde côtière américaine (souvent appelée la troisième marine au monde en importance). Ce n'est pas le cas.

Comme la Marine, la Garde côtière canadienne considère que son rôle en matière de sécurité en est un de soutien seulement – une tâche qui vient s'ajouter à ses autres fonctions mieux définies : recherche et sauvetage, déglaçage, cartographie des eaux navigables, installation

de bouées, application des règlements en matière de pêche et de pollution, vérification de la sûreté des navires, etc.

La Garde côtière relève de Pêches et Océans Canada. Sur demande, ses navires font de la surveillance et transportent des agents des Douanes, de l'Immigration, de la GRC, des Pêches et de Transports Canada dans des missions d'interception, mais il s'agit là d'une responsabilité tertiaire. La Garde côtière n'a pas les fonds requis pour s'acquitter de ce rôle sur une base régulière.

Au cours de ce qu'on a appelé la « guerre du turbot » en 1995, deux navires de la Garde côtière ont été dotés d'armes de calibre 50; les équipages ont reçu une formation de base et les navires ont été dépêchés à la limite des 200 milles pour arraisonner un navire de pêche espagnol. Le personnel de la Garde côtière a-t-il joué un rôle policier dans cette confrontation? Ce n'est pas l'avis de **John Adams, commissaire de la Garde côtière,** qui a dit en témoignage : « *Cela a flanqué une peur bleue aux membres de la Garde côtière. Je crois qu'ils ont tiré une fois sur la proue, mais je n'en suis pas certain. Ils n'arrivaient pas à tirer assez vite* ».

Plusieurs témoins ont fait remarquer au Comité qu'il faudra des décennies pour changer la culture de la Garde côtière et confier aux équipages un rôle constabulaire, en plus de leurs diverses fonctions d'observation et d'application de la loi auxquelles ils se limitent jusqu'à maintenant.

Comme nous l'avons indiqué au début de notre rapport, nous croyons qu'il est essentiel que le Canada, vu sa capacité militaire limitée, trouve des moyens d'optimiser les ressources qu'il possède déjà dans le but de lutter contre toutes les activités illicites exercées sur nos côtes, surtout le terrorisme.

Les choses ne se passent pas ainsi. Le Canada a des organismes qui assurent un soutien, surtout en matière de surveillance et de convoyage, mais c'est la GRC qui a le plus de mordant dans les situations d'urgence.

La GRC a évidemment une foule d'autres fonctions à accomplir, la plupart sur terre. Ses agents jouent un rôle précieux sur les eaux côtières, tout comme sur terre, mais la patrouille côtière n'est pas la principale priorité de la GRC. Sur les Grands Lacs, par exemple, la capacité d'interception des agents est quasi nulle, si l'on songe, par exemple, à l'arraisonnement armé. « *Nous n'avons pas les ressources, l'équipement ni la formation nécessaires dans la région du Centre, alors que nous l'avons sur les deux côtes* », reconnaît **M. Ken Hansen,** de la Direction des services fédéraux de la GRC.

La capacité de la GRC d'intercepter des navires sur la côte est ne peut être qualifiée de très musclée. En Nouvelle-Écosse, par exemple, selon le **Surintendant en chef Ian Atkins, Direction des opérations criminelles, Nouvelle-Écosse, Gendarmerie royale du Canada,** la GRC a exactement 13 agents affectés exclusivement à la côte de la province; ils ont, comme il se doit, le soutien de 32 agents « formés en intervention d'urgence armée pour arraisonner des navires. » Selon M. Atkins, la garde assurée par la GRC sur les côtes repose essentiellement sur des bénévoles; les agents encouragent le public à détecter et à signaler toute activité inhabituelle. Voici ce qu'il dit :

> « *La GRC a affecté 13 agents à la sécurité maritime. À ce nombre viennent s'ajouter des ressources supplémentaires provenant de partenaires comme le service de police régional d'Halifax, Douanes Canada et la Défense nationale. La surveillance côtière exercée par la GRC est un programme essentiellement bénévole. La GRC a deux coordonnateurs à plein temps et elle détache des agents dans la région*

pour sensibiliser les citoyens et les aider à détecter et à signaler les activités inhabituelles sur les côtes ».

Lorsqu'on lui a demandé si la GRC manquait d'effectifs pour assurer la sécurité côtière de façon musclée, le **surintendant en chef Atkins** a dû reconnaître :

« Nous avons identifié les obstacles à la sécurité maritime. L'un des plus importants est peut-être le manque de ressources affectées à cette fin. Comme je l'ai dit, la GRC a une équipe de 13 personnes pour surveiller un littoral de 7 400 kilomètres. Nous comptons sur la bonne volonté des citoyens et leur demandons de nous aider à détecter des activités inhabituelles ».

Faire semblant de défendre

Lorsque les témoins de la Marine canadienne nous disent que leur rôle dans la défense de nos côtes en est un de soutien seulement, que des témoins de la Garde côtière canadienne nous disent la même chose et qu'un témoin de la GRC nous dit qu'il n'a que 13 agents affectés à la surveillance des 7 400 kilomètres du littoral de la Nouvelle-Écosse et aucun affecté à l'arraisonnement des navires dans les Grands Lacs et sur la Voie maritime du Saint-Laurent, le Comité en arrive facilement à la conclusion suivante :

Les côtes du Canada ne sont virtuellement pas défendues.

Que faire? Il est évident qu'il faut augmenter les ressources et les effectifs.

Le Comité ne croit toutefois pas que le Canada utilise les ressources à sa disposition – notamment la Garde côtière canadienne – comme il le devrait pour mieux sécuriser ses eaux côtières. Il rejette également les deux raisons le plus souvent avancées pour expliquer pourquoi la GCC ne joue pas un rôle plus musclé :

- les effectifs actuels de la Garde côtière et leur syndicat s'opposeraient à ce que les officiers et les navires soient armés et
- il faudra attendre des décennies avant que la Garde côtière canadienne ne devienne une force constabulaire.

Ce sont les commentaires le plus fréquemment formulés par les dirigeants de la GRC qui, faut-il s'en étonner, défendent le rôle actuel de leur organisation et le rendement qu'elle affiche malgré un manque évident de financement. Même s'ils ne se sont pas plaints du sous-financement dans leur témoignage devant les membres du Comité, ils n'ont pas nié, en réponse à nos questions, l'existence d'un grave problème :

> **Le sénateur Forrestall** : « Si je comprends bien, votre organisation a besoin de fonds ».
>
> **M. John Adams, commissaire, GRC :** « La Garde côtière traverse actuellement une période difficile ».

Les côtes du Canada ne sont virtuellement pas défendues.

Que faire? Il est évident qu'il faut augmenter les ressources et les effectifs.

Le Comité ne croit toutefois pas que le Canada utilise les ressources à sa disposition – notamment la Garde côtière canadienne – comme il le devrait pour mieux sécuriser ses eaux côtières. Il rejette également les deux raisons le plus souvent avancées pour expliquer pourquoi la GCC ne joue pas un rôle plus musclé :

- les effectifs actuels de la Garde côtière et leur syndicat s'opposeraient à ce que les officiers et les navires soient armés et
- il faudra attendre des décennies avant que la Garde côtière canadienne ne devienne une force constabulaire.

Ce sont les commentaires le plus fréquemment formulés par les dirigeants de la GRC qui, faut-il s'en étonner, défendent le rôle actuel de leur organisation et le rendement qu'elle affiche malgré un manque évident de financement. Même s'ils ne se sont pas plaints du sous-financement dans leur témoignage devant les membres du Comité, ils n'ont pas nié, en réponse à nos questions, l'existence d'un grave problème :

> **Le sénateur Forrestall** : « Si je comprends bien, votre organisation a besoin de fonds ».
>
> **M. John Adams, commissaire, GRC :** « La Garde côtière traverse actuellement une période difficile ».

Lorsque les membres du Comité ont demandé à d'autres témoins si la Garde côtière canadienne disposait des ressources nécessaires pour jouer un rôle constabulaire sur les côtes canadiennes, les réponses ont été unanimes : « Non ». Ces dernières années, le nombre de ses navires et de ses effectifs a été grandement réduit. Plus de la moitié des navires de la GCC ont entamé la deuxième moitié de leur cycle de vie et il en coûterait environ 350 millions de dollars pour les remettre en état de s'acquitter des tâches qu'on veut maintenant leur confier.

Selon **M. James A. Boutilier, conseiller spécial (politique), Forces maritimes, Quartier général du Pacifique, ministère de la Défense nationale :** « *Ce qui me frappe, c'est que la Garde côtière est actuellement incapable de s'acquitter de son mandat, encore moins de remplir de nouvelles fonctions* ».

M. Boutilier, qui en tant que spécialiste sait fort bien comment les choses se passent à l'étranger, est pourtant d'avis que la meilleure solution consisterait à confier à la GCC un rôle constabulaire :

> *« Il est certain que c'est la voie dans laquelle s'engagent de plus en plus de gouvernements de la région Asie-Pacifique. En Australie, on songe de plus en plus à utiliser la marine comme moyen, pour reprendre les mots d'un observateur, de «creuser des trous» dans l'océan à la recherche de migrants illégaux... »*

Les Australiens injectent actuellement 500 millions de dollars dans une garde côtière indépendante de la marine australienne. Cela nous amène à examiner les responsabilités de la Marine canadienne. Demander des fonds pour les injecter dans la Marine afin qu'elle puisse s'acquitter de son principal mandat, la défense des frontières du Canada, serait une solution de rechange au renforcement du rôle

de la Garde côtière. Plusieurs témoins ont toutefois fait remarquer que les navires de la Marine sont en général trop gros, trop lents et trop coûteux pour réagir efficacement aux menaces dans nos eaux littorales.

Des dirigeants et des conseillers de la Marine ont clairement indiqué que les responsabilités premières de celle-ci se déroulent loin des côtes canadiennes. Selon **M. Boutilier,**

> *« ... la force de notre Marine réside de plus en plus dans les déploiements à long terme. Comme je l'ai indiqué dans mon exposé, nous ne pouvons plus définir notre sécurité nationale de façon purement fermée. De plus en plus, nous allons être obligés de faire appel à nos actifs navals, qui sont relativement limités, dans des eaux éloignées. Il est probablement inapproprié d'utiliser à de telles fins [pour la sécurité côtière] des bateaux aussi perfectionnés ».*

Les navires de défense côtière de la Marine pourraient servir à patrouiller au lieu d'être utilisés pour la formation des réserves. Cependant, la formation en souffrirait et la capacité de formation des Forces armées canadienne est déjà insuffisante parce que les effectifs normalement chargés de la formation ont été envoyés servir à l'étranger. En outre, comme le souligne le **vice-amiral Ron Buck,**

> *« Les navires côtiers de la marine ne sont pas les meilleurs pour les activités d'interception : leur vitesse maximale est de 16 noeuds. Ils sont munis de larges baux. Ils ont été conçus pour patrouiller et faire la guerre des mines ».*

La vérité, c'est que même si on augmente considérablement le financement de la Marine canadienne – ce qui est peu probable – celle-ci résisterait à accepter un nouveau rôle sur les côtes pour la

simple raison que ses priorités sont nombreuses après des années de sous-financement. D'ailleurs, les dirigeants ont fait savoir que la Marine faisait une pause d'un an pour se restructurer.

Quant à savoir s'il faut demander à la Garde côtière de faire la police pour combler un vide évident dans la défense côtière, le Comité a été particulièrement impressionné par le témoignage de **John F. Thomas**, ancien commissaire de la Garde côtière canadienne et maintenant partenaire dans une entreprise appelée BMB Consulting Services. M. Thomas nous a dit qu'il est faux de croire, comme l'a laissé entendre un témoin, que les effectifs de la Garde côtière n'étaient pas à l'aise dans le rôle qu'ils ont joué durant la guerre du turbot en 1995, *« ils était très fiers de ce qui se passait »;* il a ajouté que des membres du personnel de la Garde côtière lui avaient confié, avant qu'il ne vienne témoigner, qu'ils ne s'opposeraient pas à travailler comme agents de la paix armés :

> *« Ces cinq personnes étaient d'avis, elles aussi, qu'il n'y aurait aucune résistance. Mais si l'on voulait tenter de leur imposer ces responsabilités supplémentaires en maintenant le financement au niveau actuel, il fallait s'attendre à de la résistance ».*

Comme l'a souligné M. Thomas, le port d'une arme courte comporte de gros risques mais les activités de recherche et de sauvetage sont tout aussi risquées et la Garde côtière en effectue constamment. Il demande au gouvernement de détacher la Garde côtière de Pêches et Océans Canada et de la rendre indépendante. À son avis, elle devrait fonctionner à peu près comme ceci :

> *« Les officiers de quart seraient probablement tous des agents de la paix et un groupe d'une dizaine de personnes recevraient une formation pour chacun des navires de plus grande taille... À l'autre extrême, les navires de recherche et de sauvetage ont actuellement un*

équipage de trois personnes, c'est-à-dire un équipage très réduit, qui pourrait se charger des petits navires « cible s». Il n'est pas question qu'ils tentent d'intercepter un navire commercial armé. Comme ils [les navires de la Garde côtière] font généralement leurs patrouilles à proximité de la côte, je ne pense pas que l'occasion de cibler un grand navire de transport maritime se présente très souvent, mais si une situation suspecte se présente, ils doivent être en mesure d'intercepter le navire et de faire une enquête. S'ils doivent faire appel à un navire de plus grande taille, ils peuvent en appeler un de la Garde côtière ou, selon le cas, de la Marine ».

La vérité au sujet du potentiel de la Garde côtière

Au cours des rencontres officieuses qu'ils ont eues au cours de l'été 2003 avec des délégués syndicaux représentant des officiers et d'autres gradés, le président et des membres du Comité ont appris que M. Thomas avait tout à fait raison en ce qui concerne la réaction de la majorité des membres : ils sont prêts à jouer le rôle d'agents de la paix de long du littoral canadien et sur les Grands Lacs, et ils se réjouissent de cette perspective, à condition d'avoir assez d'effectifs et de ressources pour s'acquitter de ce rôle qui s'ajoute à tous les autres et de recevoir la formation et une indemnité correspondant à leurs nouvelles responsabilités.

À la fin septembre, le Comité a entendu le témoignage des représentants syndicaux de la GCC à Halifax. Ils ont amèrement critiqué le traitement réservé à la Garde côtière par le ministère des Pêches et des Océans dont elle relève :

« Lorsque nous relevions des Transports, nous faisions partie du réseau de sûreté et de sécurité du transport aérien, terrestre et maritime. Je m'en souviens. Quand je suis entré dans la Garde côtière, nous relevions des Transports. L'étude menée en 1990 par le Conseil du Trésor sur les flottes indiquait la bonne direction pour de nombreux services de la Garde côtière.

Nous avons pris ce difficile virage à gauche en 1995 et nous en payons le prix depuis. Nous n'étions rien de plus qu'une vache à lait pour le MPO. Une grande partie des recettes de 1997 ou 1998, quelque 200 millions de dollars, je pense, a été détournée dans les programmes du MPO. Voilà comment les choses se passent aujourd'hui. Un simple service de transport, voilà ce que nous sommes ». **John Fox, représentant régional, Nouvelle-Écosse, Union canadienne des employés des transports**

« La Garde côtière canadienne est étirée, stressée et insolvable. Voilà pour la bonne nouvelle. La mauvaise, c'est que le MPO est en train d'hypothéquer l'avenir de la Garde côtière pour payer son présent. Nous demandons au Comité d'avoir le courage de se lever et de dire aux hauts dirigeants du MPO qu'ils se trompent lorsqu'ils prétendent que tout va bien; les employés des premières lignes savent très bien que c'est faux. Le sous-financement chronique, les engagements trop nombreux et la négligence du gouvernement causent un tort irréparable à la Garde côtière. Le service est sur le point de devenir inutile si personne ne se lève pour dire que c'est assez. Nous vous demandons d'envisager sérieusement la restructuration de la Garde côtière canadienne afin de lui redonner son prestige et lui confier un rôle majeur en ce qui a trait à la sécurité au Canada ». **Michael Wing, président national, Union canadienne des employés des transports**

La plupart des représentants syndicaux ont accueilli avec enthousiasme le projet visant à transformer la Garde côtière canadienne d'un organisme civil non armé en une force constabulaire. Ils reconnaissent toutefois que cela ne sera possible que si le personnel reçoit une compensation suffisante pour le port d'arme ainsi que les ressources requises pour leur permettre d'élargir leur rôle :

Le sénateur Smith : À votre avis, faut-il transformer la Garde côtière et armer certains bateaux et membres de l'effectif?

M. Wing : Monsieur le sénateur, nous n'avons aucune objection à ce que le mandat de la Garde côtière soit élargi afin qu'elle puisse s'acquitter de ces nouvelles responsabilités, y compris l'armement de ses navires.

Le sénateur Smith : Nous croyons comprendre que cela entraînerait des coûts.

M. Wing : C'est juste.

Le sénateur Smith : Ils ne devraient pas être exorbitants, vous êtes donc d'accord avec cela.

M. Wing : Oui.

Le Comité est d'avis que la Garde côtière canadienne doit jouer un rôle constabulaire.

La plupart des représentants syndicaux ont accueilli avec enthousiasme le projet visant à transformer la Garde côtière canadienne d'un organisme civil non armé en une force constabulaire. Ils reconnaissent toutefois que cela ne sera possible que si le personnel reçoit une compensation suffisante pour le port d'arme ainsi que les ressources requises pour leur permettre d'élargir leur rôle :

Le sénateur Smith : À votre avis, faut-il transformer la Garde côtière et armer certains bateaux et membres de l'effectif?

M. Wing : Monsieur le sénateur, nous n'avons aucune objection à ce que le mandat de la Garde côtière soit élargi afin qu'elle puisse s'acquitter de ces nouvelles responsabilités, y compris l'armement de ses navires.

Le sénateur Smith : Nous croyons comprendre que cela entraînerait des coûts.

M. Wing : C'est juste.

Le sénateur Smith : Ils ne devraient pas être exorbitants, vous êtes donc d'accord avec cela.

M. Wing : Oui.

Le Comité est d'avis que la Garde côtière canadienne doit jouer un rôle constabulaire.

D'une manière ou d'une autre, comme la Garde côtière aura besoin de nouveaux navires dans un proche avenir, il ne devrait pas y avoir de problème de la doter de garde-côtes capables de transporter les effectifs et l'équipement requis et d'atteindre une vitesse de 20 noeuds ou plus afin de leur permettre d'accomplir ces nouvelles fonctions. Une autre option, proposée par M. John Dewar, consisterait à doter la Marine d'un nouveau garde-côte. M. Dewar a informé le Comité, dans son témoignage du 2 juin 2003, qu'un garde-côte de remplacement coûterait entre 55 et 100 millions de dollars (voir l'annexe X, volume 2). Le coût final dépendrait du degré de sophistication et de la densité du senseur ainsi que de la technologie de communications retenus pour le bâtiment. Selon M. Dewar, le navire devrait mesurer environ 75 mètres de longueur et avoir une vitesse minimale de 25 noeuds. Il devrait également avoir la capacité d'accueillir un hélicoptère (le coût de ce dernier n'est pas inclus dans le coût du navire mentionné ci-dessus), de déployer des équipes d'arraisonnement dans des mers de force élevé et d'avoir une autonomie en mer de 30 jours.

La Garde côtière est une ressource précieuse pour le Canada; elle compte plus de 4 400 employés, soutenus par 5 100 bénévoles auxiliaires, 107 navires, 27 hélicoptères et deux aéronefs à voilure fixe. Elle gère 11 bases et 1 000 employés sur la côte du Pacifique, 550, dans la région du Centre et de l'Arctique, 780 dans la région du Québec, 860 à Terre-Neuve et près de 960 dans les Maritimes (voir l'annexe IX, volume 2). Aucun organisme ne connaît mieux qu'elle les eaux côtières du Canada.

La Garde côtière canadienne pourrait devenir une ressource encore plus précieuse. Le Comité n'a pas manqué de témoins en accord avec lui pour dire que la GCC est une ressource sous-utilisée :

« Se doter d'une garde côtière armée est un moyen beaucoup plus rentable d'intercepter des vaisseaux qui nous intéressent près de nos côtes, en comparaison avec le destroyer, qui coûte cher, ou la frégate... Le témoin précédent a dit qu'un garde-côte qui est témoin d'un acte illégal ne pourrait rien y faire, et c'est dommage. Je ne crois pas que les Canadiens soient au courant de cela. Il doit y avoir une politique qui confère à notre Garde côtière un nouveau mandat, un mandat digne de l'appellation «Garde côtière». **Commodore (retraité) Hans Hendel, consultant, Collège des Forces canadiennes**

« . . .Conférer à la Garde côtière canadienne des pouvoirs policiers en mer permettrait à la GRC, je l'avoue humblement, de concentrer ses ressources sur terre... . De nombreuses gardes côtière de pays étrangers sont dotées d'une capacité policière. En fait, la majorité d'entre elles en ont une. La plupart du temps, elles ont un rôle précis à cet égard et possèdent donc l'équipement nécessaire et des effectifs formés pour ce genre de travail. Qu'attendons-nous pour conférer à la Garde côtière canadienne un pouvoir d'application de la loi? Je pense en particulier à la répression du trafic de stupéfiants, l'immigration illicite et la lutte contre la contrebande. Non seulement cela permettrait de réduire le degré de politisation dont je viens de parler qui caractérise souvent les opérations de défense, mais cela pourrait également entraîner des retombées économiques grâce au déploiement de plateformes plus petites et plus rentables comme des embarcations rapides de sauvetage et des patrouilleurs à équipage réduit. Cela permettrait également de réduire considérablement la lourde charge de travail de nos forces policières et maritimes ». **James C. Kelly, agrégé en recherches, Centre for Foreign Policy Studies, Université Dalhousie**

« Dans le milieu militaire, lorsque nos activités font appel à plusieurs domaines d'expertise — comme l'armée et les forces aériennes et navales —, nous créons un système de commande et de contrôle qui

> *respecte les capacités et les compétences particulières des divers éléments. Les personnes qui contrôlent les activités sont des «commandants d'éléments». Sur le plan conceptuel, rien n'empêche la Garde côtière d'être un commandant d'élément supplémentaire au sein d'un système de commandement relevant d'une politique qui prévoit que, dans certaines circonstances, le commandant d'élément de la Garde côtière répondra aux besoins d'une mission donnée. À bien y penser, c'est déjà ce qui se passe aujourd'hui dans le cadre de missions de recherche et sauvetage ».* **Commodore (retraité) Hans Hendel, consultant, Collège des Forces canadiennes**

Le Comité est d'avis, nous le répétons, que la Garde côtière canadienne devrait jouer rôle policier sur les côtes du Canada. Il ne serait pas nécessaire que tous les officiers de la Garde côtière deviennent des agents de la paix, mais tous les officiers de quart devraient l'être. La Garde côtière canadienne ne deviendrait pas un organisme « paramilitaire », comme celle des États-Unis; elle continuerait de s'acquitter de ses responsabilités habituelles, mais elle posséderait cependant les armes nécessaires pour intervenir lorsqu'elle soupçonnera des activités criminelles. Elle aurait un rôle constabulaire.

La Garde côtière canadienne continuerait d'exécuter des fonctions pour les divers ministères et organismes, mais elle serait indépendante et relèverait du Parlement par l'intermédiaire de son propre ministre. La sécurité nationale aurait toutefois préséance sur ses autres fonctions. Les effectifs de la Garde côtière seraient responsables, sur appel, des centres des opérations côtières de Trinity et Athena en cas de menaces à la sécurité nationale.

D'autres pays renforcent leur garde côtière pour se défendre contre les nouvelles menaces dans un monde de plus en plus instable. Le Canada devrait en faire autant.

Réinventer la Garde côtière

Voici la structure proposée par le Comité pour la Garde côtière canadienne :

1. La Garde côtière canadienne doit avoir son propre quartier général.

2. L'organisation serait financée de la manière suivante :

Sécurité nationale Recherche et sauvetage Sécurité nautique Garde côtière canadienne auxiliaire Administration générale	Par crédits directs
Pêches	Facturation à Pêches et Océans
Environnement	Facturation à Environnement
Aides à la navigation	Facturation à Transports
Déglaçage	Facturation à Transports ou sous-traitance au besoin
Douanes	Facturation à l'ACDR
Immigration	Facturation à Immigration

3. Les effectifs de la Garde côtière seraient sur appel et responsables des centres des opérations côtières (Trinity et Athena)

4. La GCC serait dotée de pouvoirs constabulaires et tous les officiers de quart et un nombre suffisant de membres d'équipage auraient le

statut d'agents de la paix.

5. Les navires de la Garde côtière seraient munis des pièces d'armement suivantes :

   a) armes courtes et équipement de protection dans tous les navires,
   b) mitrailleuses de calibre 50 ou l'équivalent sur les navires de taille moyenne.
   c) canons Bofors ou l'équivalent sur les gros navires,
   d) équipement requis pour effectuer des arraisonnements,
   e) équipement d'autodéfense et de protection personnelle.

6. Formation et rémunération

   - Tous les officiers et membres d'équipage auraient des pouvoirs policiers et ceux chargés des arraisonnements recevraient une formation au Collège de la Garde côtière à Sydney (cette formation a été donnée à la Division dépôt de la GRC à Regina).

   - Le personnel recevrait également une formation spécialisée dans des domaines comme l'application des lois fédérales en matière d'environnement, de pêches, de douanes et d'immigration.

   - La rémunération du personnel de la Garde côtière affecté à de nouvelles responsabilités serait augmentée en conséquence.

7. Programme de remplacement des navires

   - Les vieux navires seraient remplacés
   - La flotte doit être structurée en fonction des nouvelles

   - responsabilités
   - Au début, deux nouveaux garde-côtes seront requis sur

chacune des côtes

- Selon le MDN (voir l'annexe XIII, volume 2), les points de passage obligés sont les zones les plus sensibles de surveillance maritime sur chacune des côtes. En gros, ces zones couvrent 200 milles nautiques carrés (102 400 kilomètres carrés) à proximité de l'entrée du détroit Juan de Fuca (côte ouest), de l'entrée du port d'Halifax (côte est) et de l'entrée du détroit de Cabot vers le golfe Saint-Laurent.

8. Garde côtière auxiliaire canadienne

- Les divisions de la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) regroupent près de 5 000 bénévoles et font appel à 1 600 bateaux. Les six divisions, constituées sous le régime fédéral à titre d'organismes sans but lucratif, sont la GCAC Nationale, la GCAC Pacifique, la GCAC Centrale et Arctique, la GCAC Québec, la GCAC Maritimes et la GCAC Terre-Neuve.

- La GCAC contribue considérablement aux activités de recherche et de sauvetage et de promotion de la sécurité nautique. Ce travail doit être encouragé et poursuivi.

Le Canada doit également exercer un rigoureux pouvoir de répression sur les Grands Lacs et d'autres voies navigables intérieures. Après la restructuration de la Garde côtière, qui prendra un certain temps, celle-ci ne devra toutefois pas être le seul organisme responsable de la surveillance des eaux côtières du Canada.

Ressusciter la Division maritime de la GRC

Aucun responsable

Les membres du Comité ont été étonnés d'apprendre qu'aucun ministère ou organisme du gouvernement fédéral n'est responsable de la sécurité maritime sur la Voie maritime du Saint-Laurent, les Grands Lacs, le fleuve Fraser et la rivière Skeena. Dans son témoignage devant le Comité, le 28 avril 2003, le **contre-amiral (retraité) Bruce Johnston, ancien commandant de la flotte canadienne du Pacifique**, a évoqué la nécessité de mettre en place un organisme responsable de la sécurité maritime. Quand il a été question de surveillance, l'amiral Johnston a dit que la principale difficulté consistait à faire une utilisation efficace des ressources en place : « *Si on n'y arrive pas, on ne pourra pas faire grand-chose. Si on ne change pas le mandat afin de vraiment mettre quelqu'un aux commandes, on ne peut pas faire grand-chose* ».

M. John F. Thomas, ancien commissaire de la Garde côtière canadienne, a également souligné le fait qu'aucun organisme n'était responsable du maintien de l'ordre et de la surveillance sur les Grands Lacs, les voies navigables intérieures et les côtes. Dans son témoignage du 9 juin 2003, il a dit que ce n'était pas à la Marine de faire ce travail sur les Grands Lacs. Par ailleurs, la Garde côtière n'a ni la formation ni le mandat requis pour appliquer la loi. Selon M. Thomas, il faut « *déterminer ce dont nous avons besoin pour assurer notre propre sécurité policière. Il faut faire un usage optimal de la capacité que l'on a. La Garde côtière a une grande capacité mais pour l'exploiter, il faut prévoir une certaine formation et lui donner un mandat* ».

Il est convaincu qu'il faut mettre en place un organisme responsable de la sécurité maritime et du maintien de l'ordre. « *Je pense, a-t-il ajouté, que la sécurité dans les zones côtières et dans les Grands Lacs a été pratiquement inexistante. Il y avait et il y a toujours des lacunes importantes à ce chapitre* ».

Le Comité partage son avis. Les graves lacunes existant actuellement le long des voies maritimes d'approche et des principales voies navigables intérieures menacent la sécurité nationale. Cette négligence est regrettable. Par contre, la situation à la frontière sud entre le Canada et les États-Unis est plus encourageante. La GRC est intégrée à des équipes mixtes de mesures d'exécution à la frontière qui font un excellent travail pour cibler les activités criminelles transfrontalières et renforcer l'intégrité de la frontière.

La menace

Le Comité est d'avis que la Voie maritime du Saint-Laurent, le fleuve Saint-Laurent, les Grands Lacs et les principales voies navigables intérieures comme le fleuve Fraser et la rivière Skeena ne sont pas sûrs. Ces zones à forte densité de trafic pourraient représenter une foule de menaces. Par exemple, un navire transportant une bombe pourrait remonter la Voie maritime, débarquer des terroristes quelque part le long du fleuve Saint-Laurent ou introduire des armes de destruction massive au Canada pendant sa remontée d'une voie navigable importante. Le Comité reconnaît également que la contrebande pose un problème dans la région de Cornwall et de la réserve d'Akwesasne.

Le Comité s'inquiète depuis longtemps du degré d'infiltration des organisations criminelles dans les ports canadiens et de l'insuffisance

des effectifs policiers. Il souligne que cela risque de créer un sentiment d'insécurité et d'accroître la vulnérabilité de notre pays face au terrorisme. Dans son premier rapport intitulé ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*** (février 2002), le Comité affirme que **la GRC n'avait pas les ressources financières pour s'attaquer aux activités criminelles et au terrorisme dans les ports.** Il conclut qu'on doit s'attaquer publiquement et sans tarder au problème de la criminalité dans les ports, en raison de ses conséquences sur la sécurité nationale.

En février 2002, le Comité formulait donc la recommandation suivante :

> **qu'on invoque la *Loi sur les enquêtes* afin de mener une enquête publique sur les grands ports canadiens qui prévoirait entre autres :**
>
> **a. une étude approfondie de la sécurité dans les ports et l'élaboration d'une stratégie nationale de recrutement, de formation et de conservation du personnel de sécurité;**
>
> **b. une étude du contrôle que le crime organisé exerce sur les activités dans les ports maritimes canadiens de même que des liens possibles entre ce contrôle et les menaces à la sécurité nationale; [et]**
>
> **c. une évaluation des possibilités d'utilisation des ports canadiens à des fins terroristes.**
> **(Recommandation n° 8, page 129)**

Le gouvernement n'a malheureusement pas institué d'enquête publique en application de cette importante recommandation.

> **Le Comité réitère donc sa recommandation qu'une enquête publique soit instituée en vertu de la *Loi sur les enquêtes* pour étudier la vulnérabilité aux activités criminelles et terroristes dans les ports canadiens.**

Le Comité indiquait également qu'il fallait renforcer le rôle de la GRC non seulement dans les ports, mais également dans les aéroports. Dans son rapport ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense,*** il recommande

> **que soit créé un organisme fédéral chargé de la sélection, de la formation et de la supervision du personnel responsable de l'inspection des passagers et de leurs bagages dans le aéroports ainsi que du choix et de la surveillance des systèmes nécessaires, et que cet organisme relève de la GRC. (Recommandation n° 13, page 130)**

Cet organisme géré par la GRC n'a pas encore été créé. Le **capitaine Don Johnson, président de l'Association des pilotes d'Air Canada,** a récemment fait un commentaire à ce sujet. Dans une lettre dont une copie a été adressée au Comité, il dit que « *notre association n'a jamais cessé de souligner la nécessité de mettre en place un organisme fédéral, soumis à une surveillance publique, chargé de surveiller tous les aspects du réseau de sécurité de l'aviation* »[4].

[4] Don Johnson, *Lettre à David Collenette,* (25 septembre 2003) : 1. Le texte intégral est joint à l'annexe XIV, volume 2 du présent rapport.

Le Comité a été déçu d'apprendre que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, une société d'État qui est entrée en fonction en 2002, relève du ministre des Transports et non du Solliciteur général par l'entremise de la GRC.

Modification du rôle de Transports Canada

Le Comité est d'avis que Transports Canada possède la capacité requise pour être l'organisme de réglementation mais qu'il n'a pas les ressources requises pour exercer un rôle opérationnel.

Transports Canada doit poursuivre ses activités de surveillance et assurer une surveillance réglementaire notamment dans les domaines du contrôle du trafic aérien, de l'immatriculation des navires, la navigabilité dans les airs et en mer.

La sécurité doit toutefois relever de la compétence du Solliciteur général. Le Comité croit qu'il faut modifier la loi en conséquence.

La GRC joue un rôle important de maintien de l'ordre et de la sécurité le long de la frontière terrestre canado-américaine; le Comité est donc d'avis que ce rôle doit s'étendre à la Voie maritime du Saint-Laurent, au fleuve Saint-Laurent, aux Grands Lacs, au fleuve Fraser et à la rivière Skeena.

Le Comité a attiré l'attention sur le Solliciteur général parce qu'il croit que la responsabilité de la sécurité dans les aéroports et les ports relève de la GRC. Dans le présent rapport, le Comité réitère donc sa demande au gouvernement d'autoriser la GRC à jouer un rôle plus important de maintien de l'ordre sur les principales voies navigables intérieures et dans les principaux ports du Canada. Les membres du Comité sont absolument convaincus de la nécessité de mettre en place un système intégré de maintien de l'ordre sur les voies navigables et d'élargir le mandat de la GRC pour lui permettre de mieux assurer la sécurité des Canadiens.

Division maritime de la GRC

Pour permettre à la GRC de s'acquitter de ce rôle, le Comité est d'avis qu'il faut dresser un portrait officiel de la situation maritime sur les Grands Lacs et le maintenir à jour. Il faut mettre en place un centre multiministériel de regroupement de l'information dans la région sous l'égide d'une nouvelle Division maritime de la GRC. Ce centre serait relié à ceux des Forces canadiennes sur les côtes est et ouest (Trinity et Athena). Le centre de la GRC s'occuperait essentiellement de la Voie maritime du Saint-Laurent, du fleuve Saint-Laurent, des Grands Lacs, du fleuve Fraser et de la rivière Skeena parce que le Comité constate que cette région requiert une surveillance accrue qui fait actuellement défaut. Le Comité a déjà demandé la mise en place d'un centre dans son rapport ***La défense de l'Amérique du Nord : une responsabilité canadienne*** (septembre 2002) dans lequel il recommande

> **la création de centres d'opérations multiministérielles à Halifax et à Esquimalt pour recueillir et analyser des renseignements sur les expéditions et dresser un portrait opérationnel conjugué de tous les organismes gouvernementaux ayant affaire aux navires qui entrent au Canada, pour réagir aux menaces dirigées contre les côtes de l'Amérique du Nord et pour concevoir des procédures destinées à répondre à tous les scénarios prévus. (Recommandation n° 3, page 14)**

À l'époque, le Comité avait souligné la nécessité de créer ces centres; aujourd'hui, il en est encore plus convaincu. Le présent rapport confirme cette recommandation en faisant remarquer qu'il est nécessaire d'établir des centres non seulement sur les côtes, mais également dans la région des Grands Lacs et sur les fleuves côtiers.

Pour dresser et maintenir à jour le portrait officiel de la situation maritime, la GRC doit procéder à des patrouilles intensives. Elle a notamment besoin d'aéronefs légers à voilure fixe pour exercer sa surveillance. La surveillance aérienne est rapide et ne coûte pas cher. Une surveillance régulière de la Voie maritime et du fleuve Saint-Laurent, entre les Grands Lacs et Tadoussac-Trois-Pistoles renforcerait la sécurité maritime au Canada. Pourtant, aucune surveillance aérienne n'est exercée sur les principales routes, soit Thunder Bay–Sault-Sainte-Marie, Sault-Sainte-Marie–Sarnia, Sarnia–Windsor, Windsor–Niagara, Niagara–Kingston, Kingston–Montréal et Montréal–Rimouski.

Le Comité est d'avis que cette lacune est due au manque de ressources de la GRC. Certains besoins de la GRC sont évidents, notamment l'achat ou la location d'aéronefs à voilure fixe. Les hélicoptères font partie de l'équipement qu'elle utilise déjà pour ses activités de surveillance. La décision récemment annoncée de réduire le nombre d'hélicoptères dont la GRC dispose en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve-et-Labrador devrait donc être renversée, et la GRC devrait recevoir des crédits pour acheter plus d'hélicoptères. La Gendarmerie devrait également posséder des navires adaptés à ses diverses tâches ainsi que des bases d'opérations. En résumé, il y a lieu de déterminer l'équipement requis par la GRC et d'y répondre.

Pour permettre à la GRC de s'acquitter de ces tâches, il faut restructurer l'organisation et augmenter ses effectifs. La première chose à faire est de rétablir sa Division maritime, dissoute en 1970 parce qu'on trouvait qu'il s'agissait là d'un gaspillage de ressources. Le Comité estime que les temps ont changé. Il faut rétablir la Division, lui confier des responsabilités plus importantes que l'application des lois fédérales, notamment celle d'assurer la sécurité matérielle dans tous les grands ports. Cela exclurait les fonctions actuellement remplies par les services de police locaux, mais inclurait la responsabilité de la surveillance maritime sur les côtes est et ouest, la Voie maritime du Saint-Laurent, les Grands Lacs et les voies d'eau intérieures réputées représenter un risque élevé. Chaque région géographique doit être responsable des agents de la GRC affectés dans ses divers ports. Ces agents remplaceraient l'ancienne police de Ports Canada, un service qui comptait 324 membres à sa période la plus active en 1972. Selon le Comité, la nouvelle Division maritime devrait avoir la même taille. En réalité, ce nombre devra sans doute être dépassé. La police des Pays-Bas affecte environ 350 agents dans le seul port de Rotterdam!

Financement de la GRC

Le Comité est d'avis que la GRC doit être mieux financée. À son avis, le gouvernement peut verser de nouveaux fonds maintenant ou établir un coûteux échéancier de recouvrement des coûts post-catastrophe et payer plus tard. Il doit prendre une décision claire.

Certains témoignages de membres de la GRC sont troublants :

La GRC a demandé au Conseil du Trésor 24 équivalents temps plein pour les ports de Halifax, Montréal et Vancouver.

Elle en a reçu huit au total. Elle a redéployé 16 personnes à l'interne pour former un groupe de 24 enquêteurs, soit une équipe de huit par port.

Trois autres personnes sont affectées à la vérification des dossiers des employés des ports au nom de Ports Canada[5].

[5] Source : Témoignage du commissaire adjoint W.A. (Bill) Lenton, Direction des services fédéraux, Gendarmerie royale du Canada, délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Fascicule* nº 19, (9 juin 2003).

Recommandations

Le Comité recommande :

4.1. Que que le gouvernement fédéral prenne des mesures immédiates pour retirer la Garde côtière canadienne de la compétence du ministère des Pêches et des Océans afin d'en faire un organisme indépendant relevant du Parlement; elle assumera les mêmes fonctions – recherche et sauvetage, déglaçage, aides à la navigation, installation de bouées, sécurité nautique, pêches et protection de l'environnement – ainsi que de nouvelles responsabilités liées à la sécurité nationale. Les ressources de la Garde côtière destinées aux activités de sécurité nationale seraient temporairement dirigées vers les centres des opérations côtières (Trinity et Athena).

4.2. Qu'une enquête publique soit instituée en vertu de la *Loi sur les enquêtes* pour étudier la vulnérabilité des ports canadiens face aux activités criminelles et terroristes.

4.3. Que la Gendarmerie royale du Canada (GRC) effectue une évaluation des risques ou des menaces afin de déterminer les effectifs, l'équipement et les ressources financières dont elle a besoin pour rétablir la Division maritime et assurer une surveillance dans la Voie maritime du Saint-Laurent, le fleuve Saint-Laurent, les Grands Lacs, le fleuve Fraser, la rivière Skeena et les voies d'eau intérieures réputées représenter un risque élevé.

4.4. Que la Gendarmerie royale du Canada (GRC) rende ses conclusions publiques au plus tard le 31 mars 2004 et présente un plan opérationnel au plus tard le 31 mars 2005 et que le gouvernement soit prêt à financer les besoins énoncés.

En plus de ces recommandations, le Comité réitère les recommandations suivantes formulées dans son rapport ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*** (février 2002) :

- **que soit créé un organisme fédéral chargé de la sélection, de la formation et de la supervision du personnel responsable de l'inspection des passagers et de leurs bagages dans le aéroports ainsi que du choix et de la surveillance des systèmes nécessaires, et que cet organisme relève de la GRC. (Recommandation nº 13, page 130)**

Outre la recommandation énoncée ci-dessus, le Comité recommandait dans son rapport ***La défense de l'Amérique du Nord : une responsabilité canadienne*** (septembre 2002) :

- **la coordination de toutes les ressources canadiennes – c'est-à-dire de la Marine, de la Garde côtière, de l'Armée de l'air, de l'Armée de terre, de Citoyenneté et Immigration Canada, de l'Agence des douanes et du revenu, des forces policières et des organismes chargés du renseignement et de la surveillance par satellite – pour améliorer la défense des côtes canadiennes. (Recommandation nº 2, page 14)**

- **La mise en œuvre de nouvelles mesures de sécurité dans la région des Grands Lacs, notamment :**

i. l'obligation pour tous les navires (au déplacement à déterminer par les responsables de la réglementation canadienne) d'informer les autorités canadiennes 24 heures avant leur arrivée dans des ports canadiens des Grands Lacs;

ii. l'obligation pour tous les navires (au déplacement à déterminer par les responsables de la réglementation canadienne) ayant l'intention de manœuvrer dans la région des Grands Lacs d'être munis de transpondeurs pour permettre leur repérage électronique par les autorités canadiennes (cette mesure aura pour effet supplémentaire d'améliorer la précision des recherches et sauvetages);

iii. l'obligation de rendre compte quotidiennement aux autorités canadiennes pour tous les navires (au déplacement à déterminer par les responsables de la réglementation canadienne) qui traversent les eaux nationales du Canada;

iv. la responsabilité pour les stations des Grands Lacs du Canada de recevoir et de coordonner ces comptes rendus et de communiquer avec les organisations policières. (Recommandation nº 8, page 15)

Dans son rapport intitulé ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*** (janvier 2003), le Comité recommande :

- **que la responsabilité de tous les services policiers aéroportuaires ayant directement trait à la sécurité des voyages aériens soit retirée des autorités aéroportuaires pour être**

exclusivement confiée à la GRC qui travaillerait à contrat pour l'ACSTA. [L'intention du Comité était de préciser que les contrats pouvaient être conclus avec l'ACSTA, mais que celle-ci relevait uniquement de la GRC]. (Recommandation n° VII.1, page 147)

- **que les corps policiers locaux et les gardiens de sécurité engagés à contrat par les autorités aéroportuaires soient chargés de toutes les infractions pénales qui n'ont pas forcément de lien avec la sécurité du transport aérien. (Recommandation no VII.2, page 147).**

- **que l'ACSTA soit investie de l'autorité voulue pour confier à contrat à la GRC le rôle de supervision de tous les services de police dans les aéroports relativement à la sécurité des passagers, du fret, des aéronefs et des installations côté piste. [L'intention du Comité était de confier à la GRC, par le biais de l'ACSTA, la supervision des services de police dans les aéroports]. (Recommandation n° VIII.4, page 148)**

CHAPITRE CINQ :

Nécessité d'une NOUVELLE STRUCTURE *à la tête*

> *« Il est bien évident qu'il y a une absence de politiques dans ce domaine [de la sécurité maritime]. »* **Vice-amiral (retraité) Gary L. Garnett, vice-président national pour les Affaires maritimes, Ligue navale du Canada**

> *« Si nous avions un premier ministre ou un Bureau du Conseil privé qui priorisait l'état de préparation, la sécurité et le renseignement de sécurité en en faisant le point central de l'appareil du Conseil privé, doté d'amples ressources pour faire l'évaluation et d'une certaine capacité pour prêter main forte aux centres des opérations, nos grands dirigeants enverraient un signal clair à tout l'appareil de l'importance de la sécurité et de l'état de préparation. »* **M. Thomas Axworthy, président, Centre for the Study of Democracy, Université Queen's**

Plusieurs des témoins entendus par le Comité au cours des six derniers mois ont demandé que le gouvernement fédéral cesse de prendre au gré des circonstances les décisions qui s'imposent au sujet de toute la gamme des questions de sécurité auxquelles il est confronté. Nombre d'entre eux préféreraient qu'il adopte en matière de sécurité nationale une politique ayant pour fondement une structure nationale.

Le présent rapport porte essentiellement sur la sécurité côtière, mais les lacunes politiques et structurales qui nuisent à la sûreté maritime du Canada nuisent également à la sécurité nationale du Canada sur tous les plans.

L'indifférence à l'égard de nos côtes

La responsabilité première de la Marine canadienne a toujours été la défense du Canada, mais, en vérité, nous ne prenons plus au sérieux depuis la Seconde Guerre mondiale la possibilité d'une attaque sur l'une de nos trois côtes ni d'une menace dans les Grands Lacs. La théorie « océanique » de la Marine canadienne a toujours voulu, et à juste titre, qu'il soit préférable de contenir les menaces aussi loin que possible du Canada.

À une époque, cette approche avait du sens. À quelques exceptions près — Pearl Harbor étant la plus notable — l'Amérique du Nord a été un havre de paix pendant de nombreuses années. Cependant, la dynamique du combat a nettement évolué.

Comme le **vice-amiral Ronald Buck, chef d'état-major des Forces maritimes, ministère de la Défense nationale**, l'a dit au Comité, *« le terrorisme a modifié l'espace de combat . . . les terroristes ont changé la façon de penser la sécurité nationale ».*

« L'espace de combat » de l'amiral Buck englobe maintenant l'Amérique du Nord. Sauf que… la Marine canadienne ne défend toujours pas les eaux littorales du Canada de quelque manière valable que ce soit. Comme nous l'avons signalé précédemment, les prétendus navires de « défense côtière » de la Marine ne servent pas à défendre les côtes du Canada. Ils sont utilisés principalement pour la

formation des réserves navales et sont dotés d'une capacité limitée de cartographie sous-marine et de dragage des mines.

La Garde côtière canadienne n'a pas non plus pour mission de défendre les côtes du Canada. Si ce n'est qu'en de rares occasions, comme lors de la guerre du flétan noir, ses navires ne sont pas armés, ni ses équipages. Contrairement à la Garde côtière américaine, la Garde côtière canadienne n'est pas une force constabulaire. La recherche et le sauvetage, le déglaçage, le maintien d'aides à la navigation, l'application des règlements sur la pêche et la prestation de services de bateaux-taxis à d'autres ministères et organismes font partie de ses principales fonctions.

La vaste majorité des abordages de navires suspects (il n'y en a eu que 23 au cours des cinq dernières années) ont été effectués par des agents de la Gendarmerie royale du Canada, qui se sont servis de leur propre flotte limitée de navires (voir l'annexe IX, volume 2) ou ont demandé à la Garde côtière de les transporter à bord des siens. Cette protection des vastes côtes Est et Ouest du Canada peut paraître insuffisante, mais la situation est pire encore dans la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs où la GRC, d'après les témoignages entendus, est virtuellement incapable de s'occuper des navires qui pourraient représenter une menace pour les Canadiens en particulier et les Nord-Américains en général.

De toute évidence, l'Arctique est moins menacé par le terrorisme, mais il est de plus en plus vulnérable aux contestations territoriales devant les tribunaux, le passage du Nord-Ouest étant devenu une route de commerce lucrative en raison du réchauffement planétaire et l'exploration minière, chose possible. Il serait rentable de produire du pétrole dans l'Arctique à 30 ou 35 $ US le baril et la prospection gazière est déjà possible dans cette région aux taux actuels du marché.

Les menaces à la sécurité et à la souveraineté du Canada se sont considérablement accentuées au cours des dernières années. Comment le gouvernement fédéral a-t-il réagi, à la tête, en ce qui concerne les secteurs de politique, la coordination opérationnelle et les dépenses liées à la défense maritime?

Mesures prises au niveau stratégique aux fins de la sûreté maritime

Immédiatement après le 11 septembre, comme nous l'avons déjà signalé, le gouvernement a créé le **Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM)** « *chargé de coordonner les efforts déployés dans le sens de la sûreté maritime, analyser nos systèmes maritimes pour s'assurer qu'ils ne comportent aucune lacune sur le plan de la sûreté et élaborer des mesures destinées à combler ces lacunes* ». Dix-sept ministères et organismes fédéraux font partie de ce groupe de travail qui est présidé par Transports Canada.

Le **ministre des Transports David Collenette** a décrit sa vision du GTISM dans une lettre adressée au sénateur Colin Kenny, président du Comité, le 17 juin 2003. « *Une coordination efficace est essentielle à la réussite de toutes les activités axées sur la sûreté maritime. Une somme pouvant aller jusqu'à 16,2 millions de dollars sera répartie entre les ministères pour améliorer la coordination et la collaboration.* »
M. Collenette a décrit le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime comme étant « *le foyer central de la coordination de la sûreté maritime au Canada* ».

Si le GTISM est en réalité le « foyer central » d'une sûreté maritime améliorée pour le Canada, un certain nombre de questions se posent.

La première a trait à la durée d'attention accordée à tout accord entre les ministères et organismes gouvernementaux pour régler de graves problèmes. Qu'advient-il de l'accord lorsque la crise semble s'être calmée? Le GTISM est un exemple typique. Le Groupe de travail est en réalité une simple réincarnation du Comité interministériel de coordination et d'examen des programmes qui a été créé en 1991 dans la foulée du rapport Osbaldeston pour améliorer l'efficacité et la prestation des programmes de la flotte maritime fédérale.

Le **capitaine Larry Hickey, chef d'état-major adjoint, Plans et opérations pour les Forces maritimes de l'Atlantique, ministère de la Défense nationale**, a dit au Comité qu'il s'était agi d'une occasion ratée :

> *« Nous pensions être sur le point de découvrir le secret de la collaboration interministérielle et de l'utilisation efficace de nos ressources maritimes. Ce ne fut pas le cas. Au cours des années 90, les relations interministérielles se mirent à stagner. . . le concept interministériel des opérations maritimes tombait en désuétude. Les compressions budgétaires étaient la principale cause de cette situation. . . Le Comité interministériel de coordination et d'examen des programmes fut démantelé en septembre 2001. »*

En fait, le comité — chose surprenante — a été démantelé le 17 septembre 2001, six jours après l'effondrement des tours jumelles du World Trade Centre. D'après l'information transmise au Comité par le ministère de la Défense nationale, il devait « servir de tribune fédérale pour cerner les exigences relatives aux programmes

gouvernementaux pour le soutien aux navires, coordonner les activités interministérielles connexes en mer et faciliter l'utilisation des flottes de navires et des aéronefs du gouvernement ». Toutefois, comme le ministère de la Défense nationale l'a expliqué, les années ont passé et « la communication et la coopération interministérielles se sont améliorées à un point tel que la surveillance du CICEP n'était plus nécessaire ».

> Ce comité — de nature tellement fragile qu'on s'en est désintéressé pendant des années pour finir par l'abandonner, est ce qu'il est convenu d'appeler « le foyer central de la coordination de la sûreté maritime au Canada ». Jusqu'à ce que tout le monde se rendorme de nouveau?
>
> La sécurité des eaux côtières du Canada demeurera certes problématique pour les Canadiens — et tous les Nord-Américains — pendant de nombreuses années à venir. Selon les règles de la guerre asymétrique, plus nonchalants seront les Canadiens face aux menaces venant de la mer, plus susceptibles ils seront d'être victimes de terrorisme. En période de restrictions budgétaires et en l'absence de toute urgence, les bureaucraties ministérielles qui ont apporté leur collaboration à cet égard ont eu tendance à tourner leur attention vers des priorités dans leurs propres sphères d'attribution. C'est ce qui est arrivé et c'est ce qui pourrait facilement arriver de nouveau.
>
> Tout en applaudissant aux efforts mis en œuvre pour améliorer la communication en matière de sécurité au sein du gouvernement canadien par l'entremise du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, un certain nombre de nos témoins ont exprimé des doutes quant à l'importance du rôle que joue même actuellement le GTISM et quant à la probabilité qu'il continue sur sa lancée.

Comme **M. Peter T. Haydon, agrégé supérieur de recherches, Centre for Foreign Policy Studies, Université Dalhousie**, l'a fait observer au Comité :

> *« Je crois que le groupe fait le travail, mais je ne suis pas convaincu qu'il travaille à tous les problèmes que nous devons étudier. Il n'a pas le pouvoir nécessaire pour ordonner que des mesures soient prises. C'est un comité du personnel qui a produit un mémoire à l'intention du Cabinet, je crois, en novembre ou au début décembre pour proposer des modifications. Encore une fois, aucun sentiment d'urgence ou d'importance n'est attaché au travail de ce comité. »*

M. Danford W. Middlemiss, professeur au Département des sciences politiques de l'Université Dalhousie, avait lui aussi de bonnes choses à dire à propos du GTISM, mais il a signalé qu'il ne peut ni élaborer de politiques ni diriger la réforme : « *Si nous nous contentons de l'excellent travail de ces groupes interministériels pour combler les lacunes existantes, ils ne vont pas manquer de le faire, et il ne se passera rien de plus que par le passé. Nous avons besoin de politiques.* »

Mettre fin aux cloisonnements

Le Comité croit qu'il est important de signaler que le recours à des comités composés de représentants de différents ministères et organismes pour l'orientation en matière de sécurité pose un problème en ce sens que ***chacun de ces ministères et organismes est régi par sa propre loi et possède son propre mandat et que la sécurité des Canadiens constitue rarement le mandat principal***. Il est douteux non seulement que le GTISM élaborera une politique ou acquerra

le pouvoir « d'ordonner que des choses se fassent », mais également qu'il *devrait* élaborer une politique en matière de sécurité, étant donné l'éparpillement des priorités de ses membres.

Pour ce qui est de la question du pouvoir qui lui est conféré, examinons cet échange entre le sénateur Day et **Gerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence, Transports Canada**, et président du GTISM :

Le sénateur Day : « Votre groupe de travail veille à l'élaboration de la réglementation, mais il n'assure pas la mise en oeuvre par la suite. »

M. Frappier : « Vous avez raison. La responsabilité revient à chaque ministre... Pour les questions qui concernent plus d'un ministre, elles seront traitées au Cabinet et aux comités du Cabinet. »

Malheureusement, au niveau du Cabinet et des comités du Cabinet dont parle M. Frappier, il existe une autre lacune. L'ex-première ministre Kim Campbell a dissous le Comité du Cabinet sur la sécurité et la défense en 1993.
M. Thomas Axworthy, qui a été secrétaire principal d'un autre premier ministre — Pierre-Elliott Trudeau — a indiqué au Comité qu'on avait commis une « grosse bévue » en se débarrassant de ce comité et il a demandé qu'il soit remis sur pied et puisse compter sur un personnel de soutien musclé au Bureau du Conseil privé :

le pouvoir « d'ordonner que des choses se fassent », mais également qu'il *devrait* élaborer une politique en matière de sécurité, étant donné l'éparpillement des priorités de ses membres.

Pour ce qui est de la question du pouvoir qui lui est conféré, examinons cet échange entre le sénateur Day et **Gerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence, Transports Canada**, et président du GTISM :

Le sénateur Day : « Votre groupe de travail veille à l'élaboration de la réglementation, mais il n'assure pas la mise en oeuvre par la suite. »

M. Frappier : « Vous avez raison. La responsabilité revient à chaque ministre... Pour les questions qui concernent plus d'un ministre, elles seront traitées au Cabinet et aux comités du Cabinet. »

Malheureusement, au niveau du Cabinet et des comités du Cabinet dont parle M. Frappier, il existe une autre lacune. L'ex-première ministre Kim Campbell a dissous le Comité du Cabinet sur la sécurité et la défense en 1993.
M. Thomas Axworthy, qui a été secrétaire principal d'un autre premier ministre — Pierre-Elliott Trudeau — a indiqué au Comité qu'on avait commis une « grosse bévue » en se débarrassant de ce comité et il a demandé qu'il soit remis sur pied et puisse compter sur un personnel de soutien musclé au Bureau du Conseil privé :

« [...] il faut augmenter beaucoup notre capacité centrale de gérer la préparation. Nous devrions réorganiser le comité du cabinet et charger le vice-premier ministre ou le premier ministre d'accroître substantiellement les ressources du Conseil privé. Dans mon mémoire, je recommande l'établissement d'un comité des mesures d'urgence -- il y aurait le Conseil national de sécurité aux États-Unis et un conseil des mesures d'urgence au Canada. Cette structuration aurait de grandes incidences. »

« Le personnel du Conseil national de sécurité des États-Unis compte environ 200 personnes. De 25 à 30 employés travaillent dans la salle de gestion des crises située dans le sous-sol de la West Wing, qui a été inaugurée par l'ancien président Kennedy en 1961-62. Nous avons besoin d'une institution semblable au Canada. Il nous faut un organisme de cette envergure pour recueillir quotidiennement des renseignements, préparer des séances d'information à l'intention des ministres et du premier ministre, diffuser les renseignements dans le système et participer à des exercices conjoints. »

Du muscle là où il en faut

Le Comité est d'avis que **M. Axworthy** avait tout à fait raison lorsqu'il a dit que, même si le gouvernement doit de manière générale fonctionner verticalement — afin que les différents ministères et organismes puissent concentrer leurs efforts sur leurs propres priorités — il y a des questions qui sont d'une importance telle qu'elles doivent être traitées horizontalement. Selon M. Axworthy, ces questions ne recevront pas l'attention qu'elles méritent à moins d'être prises en charge au cœur même de la structure du pouvoir :

« Il existe une, deux ou trois questions horizontales susceptibles d'être considérées comme une priorité par l'ensemble, mais l'influence du Cabinet du premier ministre ou du Bureau du Conseil privé doit jouer, au centre. »

À l'heure actuelle, l'élaboration d'une politique et d'une stratégie incombe à un comité composé de bureaucrates empruntés à différents ministères et organismes, qui ne relève d'aucun ministre exerçant une influence au Cabinet. Le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime fait de son mieux, mais, posons-nous la question, est-ce la façon dont les Canadiens souhaitent qu'une question aussi vitale que la sûreté maritime soit traitée?

« Pour ce qui est d'utiliser ce dont on dispose afin de coordonner ces éléments de façon plus formelle, le groupe de travail interministériel de la sécurité maritime a préparé un mémoire destiné au cabinet sur la façon de réduire la vulnérabilité de la sécurité maritime du Canada. Ce rapport comportait un plan interministériel fondé sur une stratégie de gestion des risques et est une excellente base sur laquelle fonder une stratégie. Le seul petit problème à l'heure actuelle, c'est que ce plan figure dans un mémoire au cabinet et est par conséquent confidentiel. Nous sommes en train d'y travailler. Nous avons l'intention de rendre ce texte public. Cependant, une fois qu'il sera public, il est très important qu'il soit présenté comme un plan national de sécurité maritime et que nous travaillions d'arrache-pied pour réunir des spécialistes qui présenteront une stratégie maritime. » **Capitaine Peter Avis, directeur, Politique, opérations et état de préparation maritimes, ministère de la Défense nationale**

Gerry Frappier, président du GTISM, a dit ne pas savoir si le mémoire allait un jour être approuvé en tant que politique gouvernementale : « *Quant à savoir si le résultat sera la rédaction d'un document qui énoncera la politique, nous n'avons pas encore pris de décision là-dessus.* »

Une main ferme à la barre du gouvernail

Les membres du Comité croient que si l'on s'acharne à vouloir gouverner à la périphérie plutôt qu'à partir du centre, pour ce qui est d'une question aussi vitale que la sûreté maritime, les deux problèmes les plus lancinants continueront à se poser au niveau opérationnel : le sous-financement et le manque de coordination.

Sans une politique nationale de sûreté maritime, le problème du financement inadéquat persistera. Une partie précédente du présent rapport portait précisément sur le manque actuel de ressources de la Marine, de la Garde côtière canadienne, de la GRC et d'autres éléments essentiels des Forces de défense maritime du Canada. Ils sont sous-financés, ce ne sont pas les preuves qui manquent, et le demeureront tant qu'il n'existera pas une politique nationale de sûreté maritime.

Le **capitaine Larry Hickey, chef d'état-major adjoint,** Plans et opérations pour les Forces maritimes de l'Atlantique, a décrit le problème qui se pose lorsque divers ministères et organismes doivent décider, en fonction des circonstances, qui prendra la direction des opérations :

> *« Une des choses que nous avons apprises dans le cadre de ces exercices que nous avons effectués, c'est que l'établissement de l'organisme responsable pour tout événement semble poser des problèmes. Les gens baissent les yeux lorsqu'on leur parle de cela, car généralement, c'est l'organisme responsable qui paie la note. »*

Non seulement cela mène à un manque général de ressources, mais le capitaine Hickey a signalé que les décisions à prendre peuvent tarder en cas de crise :

> *« Il peut y avoir beaucoup de temps gaspillé au début d'un incident, car les ministères interviennent avec un point de vue très étroit, de façon générale. Je parle d'une situation où il faut réagir rapidement et non d'une situation où nous avons eu quelques jours pour réfléchir à la question. Cela se produit maintenant et il faut réagir. »*

Le capitaine Hickey a fait état d'un problème en particulier : « *Il y a environ un an, on se rappellera qu'il y a eu un incident à l'occasion duquel un navire porte-conteneurs est arrivé à Halifax avec à son bord un conteneur suspect. Trois ou quatre organismes différents étaient au courant de la présence de ce conteneur, mais chacun d'entre eux a réagi différemment. Nous avons donc constaté qu'il y avait lieu d'établir un processus en bonne et due forme de réaction au renseignement. La GRC a pris la direction des opérations. »*

Le Comité est conscient des efforts mis en œuvre par le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime pour réunir différents acteurs afin de pouvoir mieux intervenir en cas de crise et de tirer des leçons de chaque erreur. Cependant, sans

une orientation centralisée, la courbe d'apprentissage sera vraisemblablement longue, ce qui pourrait être mortel.

Si le GTISM demeure « le foyer central de la coordination de la sécurité maritime au Canada », il y a de fortes chances que nous ne disposions jamais ni des ressources ni des systèmes nécessaires à une intervention cohésive en cas de menace à la sûreté maritime.

Les analystes de la sécurité qui ont comparu devant le Comité lui ont fait plusieurs suggestions quant aux meilleurs moyens à prendre pour élaborer et gérer la politique nationale de sûreté maritime. Il a été proposé qu'un ministère distinct responsable de la sécurité soit créé, qu'un comité parlementaire se charge de la question ou qu'un comité du Cabinet composé de ministres responsables de la défense de nos frontières (comme le ministre de la Défense, le Solliciteur général et le ministre du Revenu national) prenne la barre.

Quelques représentants seulement du gouvernement ont soutenu que Transports Canada devrait continuer à mener la barque et aucun témoin de l'extérieur ne s'est dit de cet avis. Transports Canada est devenu essentiellement un ministère à vocation d'organisme de réglementation au cours des dernières années et est loin de posséder les ressources et l'influence de jadis. La seule raison pour laquelle il préside un comité responsable de la coordination de la sûreté maritime semble être de nature bureaucratique : la *Loi sur la sûreté du transport maritime* est une loi administrée par Transports Canada qui lui confère le pouvoir d'assumer la charge de la sécurité maritime.

Malheureusement, le ministère ne dispose plus des ressources voulues pour s'acquitter de ce rôle. Transports Canada devrait

être un ministère réglementaire comme le ministère des Finances et s'abstenir d'essayer de gérer des organismes comme le GTISM et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA). Le fait que Transports Canada n'ait ni les ressources ni la capacité de coordination qu'il faut pour défendre les côtes du Canada semble avoir peu d'importance pour les décisionnaires.

Le Comité ne croit pas que Transports Canada devrait diriger les efforts déployés pour combler les graves lacunes au chapitre de la sûreté maritime du Canada, ni que le GTISM a le pouvoir ou la structure qu'il faut pour qu'un véritable changement s'opère.

Le Comité ne croit pas non plus qu'un comité parlementaire ou un comité de ministres responsables de la sécurité jouirait d'une influence suffisante pour donner un élan adéquat au règlement des problèmes que pose pour nous la sûreté maritime.

Les propos de **M. Haydon** méritent d'être répétés ici :

> *« [...] d'une façon ou d'une autre, il faut transformer ce comité interministériel, qui n'évolue pas à une altitude très élevée dans la sphère bureaucratique, en une bête qui a du mordant, pour que quelqu'un puisse dire: «Voilà qui est mauvais.» Il faut qu'il y ait une voie qui permet de prendre des questions urgentes comme celles-là et d'en saisir le Cabinet, que des décisions se prennent et que des directives soient données. »*

De la sécurité côtière à une vue d'ensemble nationale

Le Comité n'avait pas l'intention à cette étape-ci de ses travaux d'aborder la question de l'architecture nationale de la sécurité. Le présent rapport sur la sécurité côtière fait partie d'une série de rapports devant servir à l'édification d'une meilleure structure de sécurité pour tous les Canadiens.

- ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*** (février 2002) consistait en un aperçu des questions liées à la défense et à la sécurité nationale.

- ***La défense de l'Amérique du Nord : une responsabilité canadienne*** (septembre 2002) portait sur la défense aérienne et maritime du continent.

- ***Pour 130 dollars de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes, Une vue de bas en haut*** (novembre 2002) décrivait le manque de volonté politique pour financer la sécurité et la défense du Canada et la nécessité pour les dirigeants militaires de pouvoir s'affirmer davantage dans le dialogue avec les parlementaires.

- ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*** (janvier 2003) faisait état du problème posé par la sécurité inadéquate dans les aéroports canadiens, surpassé

uniquement par celui de la sécurité dans les ports canadiens.

Alors, si le Comité concentre son attention dans le présent rapport sur la sécurité côtière, pourquoi soulever la question de la nécessité d'une infrastructure nationale de sécurité? Parce que la superstructure qui pourrait contribuer à l'amélioration de la sécurité côtière sera également utile à la gestion des crises au palier fédéral de manière générale. Les attentats terroristes, le dossier américain, la coordination du renseignement, les tempêtes de verglas, les pannes d'électricité, la défense côtière — et tous les autres événements importants de ce genre — méritent leur propre structure de gestion des crises. Cette question sera de nouveau examinée dans un rapport ultérieur, mais le Comité la soulève, parce que la défense côtière est suffisamment importante pour faire partie de l'ensemble des responsabilités du portefeuille.

Le moment semble également être parfaitement bien choisi pour l'introduction de ce concept. Des changements importants au centre ne sont pas apportés à la fin d'un mandat. Il faut la perspective d'une nouvelle administration pour faire entrer ces questions en jeu, et c'est pourquoi le moment est bien choisi.

Proposition d'une nouvelle structure de sécurité nationale

Contexte

Il semble acquis qu'il faille d'abord avoir une politique de sécurité nationale claire avant d'établir une structure nationale. La structure est toujours censée suivre la politique, mais cela ne vaut pas nécessairement dans le cas de la sécurité nationale.

La sécurité nationale est une question fondamentale pour les Canadiens actuellement, tout comme l'unité nationale l'a été pendant près de deux décennies. La nature de la principale menace à la sécurité du Canada et à la sécurité de notre continent a clairement changé, et le Canada doit agir rapidement.

Le Comité croit que le gouvernement du Canada devrait accorder la priorité à la sécurité nationale tout comme le premier ministre Trudeau a donné la priorité aux relations fédérales-provinciales dans les années 1970, lorsqu'il en a fait un dossier distinct au sein du Bureau du Conseil privé (BCP).

Notre approche actuelle est caractéristique de notre mode d'intervention au cas par cas dont les Canadiens semblent presque tirer un orgueil démesuré.

Les ministères actuellement responsables du cadre national de la sécurité du Canada sont régis par des mandats définis par

des lois qui ont été rédigées ou adoptées à des époques différentes et comportent des objectifs différents. Les efforts déployés présentement pour améliorer un aspect de la sécurité nationale — par l'entremise du Comité appelé le GTISM — sont révélateurs de l'approche générale adoptée par le gouvernement à l'égard de la sécurité nationale : convoquer les intéressés de temps à autre pour discuter de la question.

Cela pourrait convenir si la sécurité nationale était une question de second plan, mais ce n'est pas le cas. Nous ne pouvons pas faire du Canada un refuge. Nous devons cependant optimiser l'utilisation de nos maigres ressources de puissance moyenne de manière à ce que les Canadiens soient en sécurité aujourd'hui et que leurs enfants et petits-enfants le soient à l'avenir.

Il est impossible d'atteindre cet objectif au moyen de comités spéciaux et sous la direction de ministres de second rang.

Nous avons besoin d'un centre de gestion de crise, pour les catastrophes causées par l'homme et naturelles, et il faut que ce centre soit près du pouvoir. Nous ne voulons pas que la responsabilité en soit confiée au premier ministre, parce qu'il a trop de chats à fouetter. Nous voulons cependant qu'il soit suffisamment proche du premier ministre pour que celui-ci soit tenu régulièrement au courant et puisse intervenir au besoin.

Quelles sont les crises qui nécessitent une main ferme au centre? L'attentat à la bombe contre Air India, la tempête de verglas, les inondations au Manitoba et au Québec, le SRAS, le virus du Nil occidental, la panne de courant en Ontario, les attentats du 11 septembre et les feux de forêt en Colombie-Britannique viennent immédiatement à l'esprit. Sans oublier la

crise du FLQ, la crise d'Oka, l'attaque contre l'ambassade de Turquie, la maladie de la vache folle et la menace du terrorisme, tout autant de situations de crise qui pourraient, si on y fait mal face, entraîner la mort d'un grand nombre de Canadiens, miner notre économie et éroder nos rapports avec notre plus proche allié politique et économique.

En règle générale, les catastrophes naturelles relèvent de la responsabilité de la Défense nationale et de Santé Canada alors que les catastrophes causées par l'homme ont tendance à relever de la responsabilité du Solliciteur général. Dans les deux cas, un éventail d'autres ministères et organismes sont appelés à intervenir, selon la nature de l'incident.

La plupart des plans d'intervention indiquent que le ministre de la Défense nationale ou le Solliciteur général sont les ministres responsables, mais l'expérience a montré que lorsqu'un incident atteint certaines proportions, le Bureau du Conseil privé et le premier ministre sont appelés, par nécessité, à prendre la direction des opérations pour les raisons suivantes :

- Le problème a pris trop d'ampleur et touche de trop nombreux ministères.
- Les ministres responsables ne sont pas assez importants.
- Le ministère directeur compétent hésite à prendre la direction des opérations, parce qu'il lui faudrait assumer une grande partie des coûts.

- Le ministère directeur ne jouit pas d'une influence suffisante pour obtenir la coopération d'autres ministères.

- Le caractère politique de la situation veut que le premier ministre soit perçu comme étant responsable.

Le problème est en fait beaucoup plus complexe, mais qu'il suffise de dire que le BCP/BPM est le seul organisme qui ait une perspective, une compréhension et une influence pangouvernementales.

Cela dit, il n'y a que dix analystes au Secrétariat de la sécurité et du renseignement du BCP, le ministère du Premier ministre. Il n'existe pas de centre national des opérations muni des installations de soutien nécessaires, quoique plusieurs ministères aient des centres des opérations d'un genre ou l'autre. Les moyens de communication au BCP/BPM n'ont pas une redondance suffisante et il manque au centre même de notre gouvernement des choses rudimentaires comme une génératrice autonome.

Des installations bien équipées sont difficiles à construire, coûtent cher et nécessitent un personnel compétent, et les différents gouvernements qui ont examiné la question en sont venus à la conclusion que le moment n'était pas tout à fait propice.

Le moment présent est propice. Nous avons déjà dû faire face à plusieurs incidents et nous savons que le monde est aujourd'hui plus petit, plus complexe et plus dangereux. Le cas par cas est considéré comme une mauvaise gestion et un manque de sensibilité. S'ils veulent conserver le pouvoir, les

gouvernements devraient comprendre que les Canadiens veulent que leurs impôts, leurs biens et leurs ressources soient utilisés de manière efficace et efficiente en période de crise. L'histoire récompense les premiers ministres et les présidents préparés à faire face aux éventualités.

Nouvelle architecture centrale proposée pour les priorités du gouvernement

Au début des années 1970, lorsque le dossier québécois était au cœur des préoccupations du gouvernement fédéral, le premier ministre Trudeau a nommé Gordon Robertson, secrétaire du Cabinet et greffier du Conseil privé, au poste de secrétaire du Cabinet pour les Affaires fédérales-provinciales et Michael Pitfield, greffier et secrétaire au Cabinet. Cela a permis à un bureaucrate possédant une vaste expérience et une bonne compréhension des besoins du gouvernement de consacrer son énergie à l'unité nationale, et libéré le nouveau greffier pour lui permettre de s'acquitter de la difficile tâche consistant à agir en qualité de vice-premier ministre et d'administrer la fonction publique.

La sécurité nationale a désormais acquis une importance semblable à celle du dossier québécois dans les années 1970 et une solution analogue vaut la peine d'être examinée. Nous avons besoin de quelqu'un de très haut placé, avec une bureaucratie d'expérience, pour s'occuper de questions comme la sécurité nationale.

Parmi les dossiers à régler figure celui des États-Unis avec tout ce qu'il comporte comme interrelations complexes, dont le partage du renseignement de sécurité à la frontière, la coopération militaire, la défense du territoire et toute une gamme de questions commerciales.

La gestion des catastrophes nationales, des attentats terroristes, du SRAS, des pannes d'électricité, etc., doit retenir l'attention d'une structure habituée à intervenir en cas d'urgence et capable d'analyser, de coordonner, de commander et de communiquer.

Actuellement, c'est le vice-premier ministre qui, avec l'appui d'une petite poignée d'employés au BCP, environ 55 personnes, et d'un comité spécial du Cabinet, s'occupe du dossier américain et des questions frontalières. Ce serait là un fondement sur lequel asseoir une structure qui permettrait au Canada de délaisser la gestion au cas par cas pour adopter une approche qui lui permette de mieux faire face aux menaces asymétriques du XXI^{e} siècle.

Le Comité croit que les Canadiens auraient tout intérêt à ce qu'un vice-premier ministre fort (comme Don Mazankowski au sein du gouvernement de Brian Mulroney ou Allan MacEachen au sein du gouvernment Pierre Trudeau) soit nommé pour s'occuper de questions clés au quotidien, informer régulièrement le premier ministre et lui demander d'intervenir au moment crucial.

Nous recommandons que la structure de sécurité nationale comporte les éléments suivants :

- Un comité permanent du Cabinet présidé par le vice-premier ministre
- Un secrétaire supplémentaire au Cabinet qui serait son haut représentant
- Un secrétariat permanent au sein du BCP qui se consacrerait aux **questions liées à la sécurité nationale**
- Une restructuration des procédures actuelles

Le comité du Cabinet inclurait les ministres suivants :

- Affaires étrangères
- Défense
- Solliciteur général
- Santé
- Finances
- Justice
- Immigration
- D'autres au besoin

Le Secrétariat du BCP serait composé d'un nombre suffisant de hauts fonctionnaires bien au fait des capacités du gouvernement et des questions présentant un intérêt et comportant de l'importance pour le Canada.

Plus particulièrement, le Canada doit centraliser sa capacité de coordonner la collecte de renseignements de divers organismes canadiens du renseignement et d'alliés; d'analyser et de fusionner les renseignements recueillis afin qu'ils puissent être diffusés convenablement aux organismes clients; et d'organiser des séances d'information quotidiennes ou plus fréquentes à l'intention du premier

- Un comité permanent du Cabinet présidé par le vice-premier ministre
- Un secrétaire supplémentaire au Cabinet qui serait son haut représentant
- Un secrétariat permanent au sein du BCP qui se consacrerait aux **questions liées à la sécurité nationale**
- Une restructuration des procédures actuelles

Le comité du Cabinet inclurait les ministres suivants :

- Affaires étrangères
- Défense
- Solliciteur général
- Santé
- Finances
- Justice
- Immigration
- D'autres au besoin

Le Secrétariat du BCP serait composé d'un nombre suffisant de hauts fonctionnaires bien au fait des capacités du gouvernement et des questions présentant un intérêt et comportant de l'importance pour le Canada.

Plus particulièrement, le Canada doit centraliser sa capacité de coordonner la collecte de renseignements de divers organismes canadiens du renseignement et d'alliés; d'analyser et de fusionner les renseignements recueillis afin qu'ils puissent être diffusés convenablement aux organismes clients; et d'organiser des séances d'information quotidiennes ou plus fréquentes à l'intention du premier

ministre, du vice-premier ministre et d'autres intéressés, le cas échéant.

Le Canada doit pouvoir s'assurer que tous les ministères gouvernementaux travaillent de concert aux questions de sécurité nationale.

Le Canada doit pouvoir formuler clairement les souhaits du premier ministre, du vice-premier ministre et du comité du Cabinet de manière à préciser les résultats attendus et les règles d'engagement à l'égard de la sécurité nationale.

Le Canada doit pouvoir communiquer rapidement et efficacement en exerçant un droit de priorité sur les ondes si c'est nécessaire de même qu'oralement ou par écrit. Il doit s'assurer que le gouvernement se fait bien comprendre en période d'urgence et que ce dernier comprend bien, en revanche, les préoccupations et les besoins de la population.

Il y aurait lieu de créer un Centre national des opérations (CNO).

La principale caractéristique du CNO consisterait en des locaux où le comité du Cabinet pourrait se réunir en lieu sûr à proximité de la Colline du Parlement. Des locaux y seraient également aménagés pour que des représentants d'une cinquantaine d'organismes gouvernementaux puissent se rencontrer face à face et recevoir la même information sous différentes formes. Les installations comporteraient suffisamment de locaux pour les réunions de sous-groupes, des bureaux, la préparation d'aliments à petite échelle et des lits.

Toutes les installations offriraient une redondance suffisante des moyens de transmettre et de recevoir l'information et des services d'approvisionnement en électricité et en eau.

Ce centre est l'endroit où la planification, une analyse constante et des exercices réguliers auraient lieu et où le gouvernement exercerait son leadership en cas d'urgence.

Les installations incluraient des locaux où les médias participeraient à des séances d'information et auraient à leur disposition des services de communication au cas où les leurs deviendraient inopérants.

1. Une attention spéciale serait accordée à la communication avec les parlementaires et d'autres paliers de gouvernement.

2. Le haut personnel du centre inclurait un responsable occupant le rang de sous-ministre et une trentaine de hauts fonctionnaires ayant récemment pris leur retraite.

Il s'agit dans ce dernier cas d'un nouveau concept qui a vu le jour en raison de la difficulté d'attirer des gens ayant les qualifications voulues pour travailler dans le domaine de la planification d'urgence. Les centres des opérations ne sont habituellement pas considérés comme attrayants dans les bureaucraties, parce qu'on s'y attache à faire un travail plutôt qu'à bâtir une carrière. Les gestionnaires y délèguent souvent des employés subalternes ou moins prometteurs. Dans ce cas-ci, c'est insuffisant.

Toutes les installations offriraient une redondance suffisante des moyens de transmettre et de recevoir l'information et des services d'approvisionnement en électricité et en eau.

Ce centre est l'endroit où la planification, une analyse constante et des exercices réguliers auraient lieu et où le gouvernement exercerait son leadership en cas d'urgence.

Les installations incluraient des locaux où les médias participeraient à des séances d'information et auraient à leur disposition des services de communication au cas où les leurs deviendraient inopérants.

1. Une attention spéciale serait accordée à la communication avec les parlementaires et d'autres paliers de gouvernement.

2. Le haut personnel du centre inclurait un responsable occupant le rang de sous-ministre et une trentaine de hauts fonctionnaires ayant récemment pris leur retraite.

Il s'agit dans ce dernier cas d'un nouveau concept qui a vu le jour en raison de la difficulté d'attirer des gens ayant les qualifications voulues pour travailler dans le domaine de la planification d'urgence. Les centres des opérations ne sont habituellement pas considérés comme attrayants dans les bureaucraties, parce qu'on s'y attache à faire un travail plutôt qu'à bâtir une carrière. Les gestionnaires y délèguent souvent des employés subalternes ou moins prometteurs. Dans ce cas-ci, c'est insuffisant.

Ce qu'il faut, c'est un groupe de personnes ayant une vaste expérience, acquise notamment lors de crises antérieures, qui ont une bonne connaissance aux niveaux les plus élevés des capacités des divers ministères gouvernementaux et de leur personnel. Ces personnes seraient responsables de l'élaboration de plans de la coordination des exercices et de la supervision du Centre national des opérations et de son personnel de soutien.

Les cadres supérieurs seraient recrutés parmi les employés de la fonction publique (ou d'ailleurs) prenant leur retraite et seraient nommés pour une période de deux à quatre ans.

3. Le dirigeant politique des opérations serait le vice-premier ministre. Cette personne serait responsable de la sécurité nationale et se verrait confier d'autres responsabilités pour ce qui est du dossier américain. Une structure de cette nature serait particulièrement avantageuse pour le premier ministre.

   Il arrive souvent qu'un premier ministre veuille prendre du recul par rapport à une question, mais il serait assuré, parce que le personnel ferait partie du BCP, que compte serait tenu de ses intérêts et qu'il pourrait plus facilement intervenir en cas de nécessité.

4. Les préposés à la sécurité nationale et le Centre national des opérations faciliteraient l'intervention de hauts responsables comme le Chef d'état-major de la Défense, le commissaire de la GRC et le directeur du SCRS, qui se réunissent rarement ou ont rarement l'occasion individuellement de rencontrer le premier ministre ou le vice-premier ministre. Nous aurions ainsi une gestion plus efficace des crises. Et le leadership en situation d'urgence s'exercerait sans heurts.

3. Le dirigeant politique des opérations serait le vice-premier ministre. Cette personne serait responsable de la sécurité nationale et se verrait confier d'autres responsabilités pour ce qui est du dossier américain. Une structure de cette nature serait particulièrement avantageuse pour le premier ministre.

   Il arrive souvent qu'un premier ministre veuille prendre du recul par rapport à une question, mais il serait assuré, parce que le personnel ferait partie du BCP, que compte serait tenu de ses intérêts et qu'il pourrait plus facilement intervenir en cas de nécessité.

4. Les préposés à la sécurité nationale et le Centre national des opérations faciliteraient l'intervention de hauts responsables comme le Chef d'état-major de la Défense, le commissaire de la GRC et le directeur du SCRS, qui se réunissent rarement ou ont rarement l'occasion individuellement de rencontrer le premier ministre ou le vice-premier ministre. Nous aurions ainsi une gestion plus efficace des crises. Et le leadership en situation d'urgence s'exercerait sans heurts.

Recommandations

Le Comité recommande :

5.1. Que le poste de vice-premier ministre devienne une composante permanente de la structure politique fédérale.

5.2. Que le vice-premier ministre se voit confier en permanence la responsabilité du dossier Canada-États-Unis, des frontières, de la sécurité nationale, des catastrophes naturelles et causées par l'homme et des côtes[6].

5.3. Que le vice-premier ministre soit assuré d'un soutien bureaucratique adéquat au sein d'une direction du Bureau du Conseil privé qui lui permette de financer et de diriger une structure pour la sûreté maritime en plus de s'acquitter des responsabilités énumérées au point 5.2.

5.4. Que la structure de sécurité nationale englobant les éléments qui suivent soit mise en place dans un délai de 60 jours :

- Un comité permanent du Cabinet présidé par le vice-premier ministre

[6] Le Comité se propose de rédiger des rapports sur les premiers intervenants, la communauté du renseignement et d'autres questions de sécurité. Le Comité a expliqué dans ce rapport-ci les raisons pour lesquelles la défense côtière devrait relever du vice-premier ministre et il présentera dans des rapports ultérieurs les raisons pour lesquelles il faudrait inclure la fusion des renseignements recueillis et le Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile (BPIEPC).

- Le comité du Cabinet serait composé des ministres suivants :

  - Affaires étrangères
  - Défense
  - Solliciteur général
  - Santé
  - Finances
  - Justice
  - Immigration
  - D'autres au besoin

- Un secrétaire au Cabinet supplémentaire à titre de haut représentant

- Un secrétariat permanent au sein du BPC se consacrant aux questions de sécurité nationale

- Un nombre suffisant au secrétariat du BPC de hauts fonctionnaires bien au fait des capacités du gouvernement et des questions présentant un intérêt et revêtant de l'importance pour le Canada

- Une restructuration des procédures actuelles pour que ce secrétariat puisse se pencher sur des questions de sécurité nationale et des questions de sécurité communes aux États-Unis et au Canada.

5.5. Que le secrétariat permanent devant appuyer le vice-premier ministre soit créé dans un délai de deux mois et qu'il s'installe dans des locaux temporaires du gouvernement en attendant la construction du Centre national des opérations permanent.

5.6. Que soit construit un Centre national des opérations équipé d'une « salle de gestion de crise », qui permettrait à un secrétariat permanent de surveiller constamment les événements internationaux et nationaux qui pourraient influer sur la sécurité nationale du Canada. Ce centre serait situé assez près du Bureau du Conseil privé pour qu'on puisse s'y rendre rapidement et serait assuré d'une redondance de moyens d'approvisionnement énergétique et de communication à l'échelle nationale.

5.7. Qu'un centre des opérations en tous points semblables soit construit et utilise des sources d'énergie et des moyens de communication différents de ceux du centre principal.

5.8. Que le calendrier de conception et de construction soit tel que ces centres seront pleinement opérationnels le 1er février 2005.

CHAPITRE SIX :

Nécessité d'une meilleure

COOPÉRATION INTERNATIONALE

Le Comité a principalement mis l'accent dans ses rapports antérieurs, pour ce qui est de l'amélioration de la coopération internationale, sur la coordination Canada-États-Unis. Dans ***La defense de l'Amérique du Nord : une responsabilité canadienne,*** il a fait plusieurs recommendations à ce sujet, dont celles-ci :

1. Une collaboration et une coordination plus larges avec nos homologues américains.

2. La création d'un groupe de planification opérationnelle canado-américain qui serait composé de représentants de la marine canadienne, de la Garde côtière canadienne, de la marine américaine et de la Garde côtière américaine. Cette unité d'environ 50 personnes devrait être stationnée à Colorado Springs, à proximité des agents de planification du NORAD.

3. La création de centres d'opérations multiministérielles à Halifax sur la côte est et à Esquimalt sur la côte pour recueillir et analyser du renseignement sur les expéditions et dresser un portrait opérationnel conjugué de tous les organismes gouvernementaux ayant affaire aux navires qui entrent au Canada, pour réagir aux menaces dirigées contre les côtes d'Amérique du Nord et pour concevoir des procédures destinées à répondre à tous les scénarios prévus, lesquels seraient composés de représentants de la Garde côtière américaine, de la marine américaine et de la marine canadienne.

Dans le présent rapport, le Comité examinera la réponse du gouvernement à ses recommandations. Il se penchera aussi sur d'autres aspects de la nécessité pour le Canada et les États-Unis de coopérer à la défense de l'Amérique du Nord.

Enfin, le Comité examinera la nécessité de mieux coordonner la surveillance et le renseignement avec des pays *autres les États-Unis* — surtout ceux ayant d'importants ports d'où partent une majorité de navires à destination du Canada.

Coopération Canada-États-Unis

« Le dialogue et la compréhension existent [avec les États-Unis], mais il faudrait les renforcer. Les échanges sont toujours indispensables. Bien sûr, les Américains ont des méthodes différentes des nôtres. » **Gerry Frappier, président du Groupe**

de travail interministériel sur la sécurité maritime (GTISM)

Pour ce qui est des trois recommandations du Comité énumérées ci-dessus, il serait juste de dire qu'il y a eu au moins des progrès marginaux à l'égard de la première — une collaboration plus large avec nos homologues américains — bien que rien n'indique qu'un pays ou l'autre soit conscient de l'importance qu'il faut accorder à l'établissement et à la mise en œuvre d'un plan conjoint pour la défense du continent.

La création du groupe de planification canado-américain est un exemple d'une amélioration marginale en ce sens, lequel s'est vu confier un mandat de deux ans en vue de l'amélioration de la coopération militaire à la protection de l'Amérique du Nord — une réponse louable à notre deuxième recommandation reproduite ci-dessus (qu'il y ait création d'un tel groupe de planification opérationnelle à proximité du quartier général du NORAD à Colorado Springs).

L'enthousiasme ressenti au départ par les membres du Comité lorsque ce groupe de planification a été créé s'est atténué sous l'effet des lents progrès réalisés jusqu'à maintenant. Le Comité se trompe peut-être, mais bien que ce groupe soit appelé à jouer un rôle important dans l'harmonisation de la capacité de défense des deux pays, le rythme auquel il évolue ne dénote aucune espèce d'urgence.

Tout d'abord, les bonnes nouvelles : le **vice-amiral Ron Buck** a dit au Comité que non seulement le groupe de planification avait été créé et s'était mis en marche, mais aussi que :
« En janvier, ce groupe binational de planification a terminé sa séance d'analyse de mission au Colorado. Il se lancera bientôt dans la

rédaction de plans canado-américains pour améliorer la capacité des deux pays à travailler de concert. »

L'amiral Buck a ajouté qu'un groupe de planification auxiliaire axé sur la défense côtière avait aussi été créé — le Groupe de travail sur les plans et la surveillance maritimes. Il a indiqué que ce groupe axera ses travaux sur la sécurité et la surveillance maritimes binationales et travaillera en collaboration avec le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime et le Groupe de travail sur la surveillance maritime du NORAD, notamment. Il existe, a-t-il dit, une « coordination » entre ce groupe et les centres d'opérations de la Marine canadienne à Halifax et Esquimalt :

> *« Le groupe de planification est structuré de façon à rapporter tous plans conjointement par l'intermédiaire du vice-chef d'état major et par mon entremise et enfin aux deux formations côtières. Il s'agit donc d'une démarche uniforme et homogène. »*

Bien sûr, la troisième recommandation du Comité, reproduite ci-dessus, consistait en la création d'un centre d'opérations multiministérielles à Halifax sur la côte Est et à Esquimalt sur la côte Ouest, composé de représentants de la Garde côtière américaine et de la marine américaine. Comme nous l'avons indiqué précédemment dans le présent rapport, cette recommandation a été ignorée. La Marine canadienne, la GRC, la Garde côtière canadienne et d'autres organismes s'occupant de la sécurité côtière continuent à maintenir des quartiers généraux opérationnels distincts, sans personnel de liaison américain et sans centre de fusion.

Les mauvaises nouvelles

Créer un groupe de planification Canada-États-Unis est une chose. Convaincre tout le monde qu'il y a urgence et qu'il pourrait jouer un rôle très utile dans la défense de l'Amérique du Nord en est une autre.

Par exemple, le Comité a recommandé qu'une cinquantaine de Canadiens soient affectés au groupe de planification à Colorado Springs. L'amiral Buck nous a dit que le Canada se proposait plutôt d'en envoyer 30. Ce chiffre se rapproche au moins de ce que le Comité avait en tête. Lorsqu'il a témoigné en avril, l'amiral Buck a reconnu que sept représentants canadiens seulement étaient en place à ce moment-là, mais il a ajouté qu'il s'attendait à ce que tous aient gagné leur poste d'ici l'été, moment où le groupe se mettrait « sérieusement » au travail.

De plus, des représentants américains au groupe de planification « cumuleraient plusieurs fonctions » — c'est-à-dire qu'ils occupent d'autres postes dans l'Armée américaine ou au gouvernement américain. Selon l'**amiral Buck**, c'est une *bonne* chose —
« Nous devons nous assurer que le personnel américain qui fait partie du groupe de planification aura des liens opérationnels appropriés au sein des ministères et organismes américains. Il ne s'agit pas uniquement du département de la sécurité du territoire. »

Il semble que le Département de la sécurité intérieure a tellement de conflits d'attributions avec le gouvernement américain qu'il faut à bord des représentants d'autant de groupes pour que des plans valables puissent être établis. Cela fait penser au raisonnement qui a débouché sur la création du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime du

Canada — réunir des gens qui ont d'autres priorités et les intéresser à une cause commune en espérant que tout ira pour le mieux.

Jusqu'à quel point la mission du groupe de planification est-elle vraiment prise au sérieux.

Il ne faut pas oublier que ni le Canada ni les États-Unis n'ont immédiatement consacré des ressources permanentes au groupe de planification. Ils se sont contentés en grande partie de réaménager les responsabilités du personnel existant du NORAD et du Northern Command à Colorado Springs.

En fait, seuls quelques employés canadiens de plus ont été affectés à Colorado Springs jusqu'à cet été et les États-Unis n'ont pas encore consacré de ressources à plein temps à cette entreprise. Se pourrait-il que le Northern Command soit tellement occupé à essayer de se tailler une place au sein de la structure militaire américaine qu'il n'a pas beaucoup de temps à consacrer au Groupe de planification canado-américain?

En août 2003, on pouvait lire ceci sur un site Web du ministère de la Défense nationale : « A ce jour, le Groupe compte 22 membres, dont 18 Canadiens[7]. » Le Canada avait en place 18 personnes seulement alors qu'il en avait annoncé 30, au tiers du mandat du Groupe. Quant à lui, le gouvernement américain n'avait affecté que quatre personnes à temps plein à la mission.

---

[7] Inside Washington Publishers, "Inside the Pentagon: Examen des accords militaires conclus au cours des 50 dernières années… Le Groupe de planification canado-américain compte renforcer la collaboration en matière de défense », (14 août 2003). Disponible à l'adresse : www.forces.gc.ca/site/focus/canada-us/pentagon2_f.asp. Site visité le 7 octobre 2003.

Le **colonel David Fraser des Forces canadiennes, codirecteur du Groupe de planification binational**, a présenté au Comité canado-américain de coopération militaire un rapport dans lequel il disait, vu que 18 Canadiens et quatre Américains étaient en poste, que le Groupe était « doté de presque tout son personnel maintenant et je crois qu'il serait juste d'admettre qu'il ne fait que commencer son travail ».

Il serait probablement également juste de dire que c'est peut-être une autre bonne idée qui ne mènera à rien.

La coordination du renseignement Canada-États-Unis

M. **Ward Elcock, du Service canadien du renseignement de sécurité**, a dit au Comité qu'il existait une coopération étroite sur le plan du renseignement entre le Canada et les États-Unis. M. Elcock a fait observer que **Louis Freeh, ancien directeur du Federal Bureau of Investigation**, avait dit lors d'une conférence à Whistler en mars 2002 que « *À ma connaissance, et je tiens cette information de source sûre, il n'existe rien de comparable ailleurs dans le monde aux relations étroites qu'entretiennent les services de renseignement et d'application de la loi de nos pays respectifs dans le cadre du partenariat canado-américain [...] dans les domaines de la lutte contre le terrorisme, la criminalité transfrontalière et l'espionnage.* »

Coordination Canada-États-Unis en matière de douanes et d'immigration

Plusieurs exemples des efforts mis en œuvre pour améliorer la coordination entre les responsables des douanes et de l'immigration au Canada et aux États-Unis ont été signalés dans le Chapitre trois — Nécessité d'une meilleure surveillance.

Nous avons déjà dit que l'une de ces initiatives — le Ciblage des conteneurs en transit dans les ports maritimes — n'a aucun sens pour le Comité, puisque des inspecteurs des douanes américains sont affectés à Halifax, Montréal et Vancouver afin de cibler les marchandises dangereuses à destination des États-Unis, alors que des agents canadiens sont affectés à Newark et Seattle. Ces préposés au ciblage canadiens sont apparemment à la recherche de conteneurs qui pourraient faire des ravages au Canada, mais qui passent par les États-Unis pour atteindre leur objectif. Cela paraît improbable : des terroristes ont déjà été accusés d'être vénaux, mais aucun n'a jamais été accusé d'être aussi stupide. De l'avis du Comité, ces agents canadiens devraient être affectés à des points d'embarquement plus susceptibles d'attirer les terroristes.

D'autres initiatives de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) — comme celle que le Canada et les États-Unis ont mise en œuvre pour accroître la sécurité aux frontières canadiennes et américaines dans les gares maritimes en adoptant une série de mesures repères — ont beaucoup plus de sens. La vérité, c'est qu'en dépit des allégations dans certains milieux américains que la sécurité aux frontières canadiennes laisse à désirer, jusqu'à tout récemment, les postes de douane et d'immigration canadiens aux points frontaliers étaient mieux

dotés en personnel que les postes américains. Qui plus est, la formation semble supérieure au Canada.

Comme **M. Denis Lefebvre, sous-commissaire, Direction générale des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada**, l'a dit au Comité :

> *« L'Agence des douanes et du revenu du Canada a une école à Halifax où l'on apprend aux agents des douanes comment fouiller un navire. Il n'y a qu'une ou deux administrations douanières dans le monde qui ont de telles écoles. Notre centre a une excellente réputation. Nous accueillons des élèves d'autres administrations douanières. Nous serions ravis que des agents des douanes américains viennent y suivre notre cours. Les États-Unis n'ont rien de pareil. À cet égard, je suis convaincu que nous avons une longueur d'avance ».*

Le Comité croit que les deux principaux problèmes auxquels sont confrontés les agents des douanes et de l'immigration du Canada — non seulement aux points frontaliers américains, mais à d'autres endroits aussi — sont le manque de personnel formé pour utiliser le nouvel équipement de détection, qui souvent ne sert à rien, et le manque d'information préalable sur les passagers des navires, semblable à celle qui est fournie sur les passagers aériens en vertu de l'entente sur l'information préalable sur les voyageurs (IPV).

Cependant, il faut faire remarquer au crédit de l'Agence des douanes et du revenu du Canada et de ses homologues américains qu'ils ont entrepris des initiatives qui servent de modèle aux accords de transport maritime du Canada avec d'autres pays. Par exemple, l'ADRC et le Service des douanes

américain ont récemment mis en œuvre un programme dans le cadre duquel des données sur la cargaison en transit sont envoyées électroniquement dans le système de ciblage automatisé des États-Unis. Cela permet aux agents de procéder à un premier tri automatisé de l'information relative aux manifestes. Ce tri électronique économise un temps précieux aux préposés au ciblage et leur permet de concentrer leur attention sur les cargaisons à risque élevé.

Le Canada et le monde

Lorsque **Mme Maureen Tracy de l'Agence des douanes et du revenu du Canada** a comparu devant le Comité, elle a reconnu qu'il n'était pas toujours facile de cibler les chargements en provenance d'autres ports, parce que les agents ne sont pas toujours certains de l'origine exacte des différentes composantes d'un chargement. Pour reprendre ses propos : « *Certains conteneurs ont toutefois une histoire un peu limitée.* »

Un navire est chargé dans un port… arrive dans un autre port… décharge une partie de sa cargaison… prend à bord de nouvelles marchandises… poursuit sa route vers le port suivant… refait la même chose… et le cycle se poursuit.

Les conteneurs qui semblent provenir, dit-on, de Rotterdam, peuvent en fait provenir, disons, d'Algeciras. Certaines sociétés de transport maritime suivent plus scrupuleusement que d'autres le cheminement d'une cargaison.

Le Canada essaie actuellement de porter de 3 à 6 % le pourcentage national des cargaisons entrantes faisant l'objet d'une inspection ou d'une fouille à l'aide d'un moyen ou d'un autre. [Selon les témoignages entendus par le Comité, le taux

serait de 8 % à Halifax.] Ces faibles pourcentages n'ont rien d'inhabituel — aucun pays ne peut se permettre d'inspecter toutes les cargaisons, voire la plus grande partie de celles-ci, à l'arrivée ou au départ.

Cependant, le Comité croit que les pays de bonne volonté peuvent nouer des rapports symbiotiques pour réduire la probabilité d'omission d'inspection des cargaisons dangereuses. Nous croyons que ces pays peuvent, au moyen d'accords bilatéraux, atteindre l'objectif visé par l'utilisation du système de ciblage automatisé des États-Unis (voir ci-dessus) : économiser un temps précieux aux responsables du ciblage et leur permettre ainsi de concentrer leur attention sur les cargaisons à risque élevé.

À cette fin, les agents des douanes doivent avoir une meilleure idée des cargaisons à faible risque.

Un réseau de collègues maritimes internationaux

Certaines méthodes de fouille des navires et des conteneurs sont plus précises que d'autres. Différentes méthodes de fouille et d'inspection sont utilisées dans les ports modernes du monde. La plus précise consiste bien sûr à acheminer un conteneur vers un entrepôt et à le dépoter manuellement. De telles fouilles sont voraces en temps, coûtent cher et sont rares, pour des raisons évidentes.

Figurent au nombre des autres technologies utilisées, dont l'efficacité varie en fonction des situations, le système d'inspection des véhicules et du fret (le SIVF, qui consiste en un appareil stationnaire à rayons gamma capable d'inspecter un conteneur en cinq secondes), le système de balayage à rayons gamma mobile, les détecteurs de rayonnement, les

spectromètres Ionscan, les véhicules téléguidés, les camions outils et les détecteurs d'armes biologiques et chimiques.

Le Canada doit conclure des accords bilatéraux en vertu desquels les autorités portuaires d'autres pays signataires donneront à nos agents des douanes avant qu'un navire ne parte pour le Canada :

- Des détails au sujet du navire, de l'équipage et du fret

- De l'information quant à la mesure dans laquelle il y a eu inspection du fret.

Des détails au sujet du navire, de l'équipage et du fret sont censés être envoyés par voie électronique aux agents des douanes des pays qui font partie de l'Organisation maritime internationale à compter de 2004. C'est aux transporteurs maritimes et aux groupeurs qu'il revient d'envoyer cette information. Dans quelle mesure peut-on se fier aux expéditeurs et aux groupeurs? Très peu de conteneurs sont chargés directement dans les ports, et la vérification par la police et les douanes des sociétés responsables des expéditions est négligeable. Le Comité croit qu'un système plus fiable pourrait être établi dans le cadre des accords de réciprocité en vertu desquels les autorités portuaires envoient des détails sur les équipages et les cargaisons.

Par ailleurs, les autorités portuaires pourraient — à l'aide d'un système de cotation numérique ou alphabétique — indiquer quelles marchandises ont été inspectées et dans quelle mesure. Par exemple, une note de 10 pourrait être attribuée à un dépotage manuel, une note de 7 à une inspection à l'aide d'une

unité VACIS et ainsi de suite. Bien sûr, différentes combinaisons et permutations sont possibles. Des numéros plus élevés pourraient être attribués à des conteneurs fouillés dans deux ou trois ports signataires avant leur arrivée au Canada. Si le Canada signait des accords avec un certain nombre de pays, le ciblage serait peut-être beaucoup plus efficace lorsque les navires de charge arrivent dans nos ports.

Nous avons beaucoup à apprendre

Les responsables de la sécurité au Canada devraient eux-mêmes procéder à certaines fouilles — outre-mer. Nous avons énormément à apprendre d'autres pays. Les États-Unis, par exemple, ont des responsables de la sécurité et du renseignement dans de nombreux ports à l'étranger. Pourquoi les agents du SCRS à l'étranger ne recueillent-ils pas des renseignements dans les ports d'où partent régulièrement des navires pour le Canada. Le Comité s'est laissé dire que la représentante du SCRS à l'ambassade du Canada à La Haye n'est jamais allée dans le port de Rotterdam par affaires, concentrant plutôt son attention sur la Cour internationale de La Haye. C'est une initiative louable, mais l'évaluation des navires suspects quittant les Pays-Bas pour le Canada l'est aussi.

Il y a beaucoup à apprendre à Rotterdam. Le port néerlandais fait l'objet d'une bien meilleure surveillance policière que les ports canadiens et il a adopté un système selon lequel sa police ne se limite plus aux incidents. Le système est plutôt axé sur les problèmes et comporte une approche utilitaire du règlement de ces problèmes. Les responsables ne se fient plus aux sociétés pour leur signaler les crimes commis — ils déterminent quels

sont les genres de crimes commis et envoient des équipes qui procèdent à des enquêtes minutieuses.

Ce ne sont là que quelques exemples des leçons que le Canada pourrait tirer d'une étude approfondie sur la façon dont d'autres pays se servent de leur garde côtière, sur leurs techniques d'inspection portuaire et sur les méthodes qui fonctionnent le mieux pour eux dans les régions éloignées.

Recommandations

Le Comité recommande :

6.1. Que les gouvernements des États-Unis et du Canada prennent au sérieux le travail du Groupe de travail et lui fournissent le personnel dont il a besoin.

6.2. Que le gouvernement des États-Unis soit invité à affecter des agents de liaison aux centres d'opérations pluriministériels chargés de la fusionner et d'analyser le renseignement de sécurité sur la côte Est, sur la côte Ouest et sur les Grands Lacs si le gouvernement du Canada juge bon de créer de tels centres.

6.3. Que le gouvernement du Canada conclue avec les principaux pays expéditeurs des accords bilatéraux de réciprocité définissant les moyens à prendre pour se fournir mutuellement à l'avance des renseignements sur les navires, les équipages, le fret et les marchandises ayant déjà fait l'objet d'une inspection.

6.4. Que le gouvernement du Canada demande que lui soit présenté un rapport sur la façon dont les pays améliorent leur sûreté maritime, lequel traiterait plus particulièrement de l'utilisation des gardes côtières et des méthodes de lutte contre le crime et le terrorisme dans les ports et les aéroports.

Conclusion

Lorsque M. Thomas Axworthy, président du Centre for the Study of Democracy, Université Queen's, a comparu devant le Comité, ce fervent de l'histoire du Canada a signalé que ce dernier Canada n'était pas préparé à la Première Guerre mondiale, n'était pas préparé à la Seconde Guerre mondiale, n'était pas préparé à la guerre de Corée et, même si on remonte plus loin encore, n'était pas préparé à la rébellion de 1885 dans le Nord-Ouest.

> *« Le manque de préparation est une tradition si bien ancrée chez nous que nous devrions avoir pour saint patron Ethelred l'imprévoyant. Simultanément, le rythme des menaces s'accélère beaucoup. »*

Le Comité est tout à fait d'accord. Jamais une menace physique et économique pour le territoire canadien n'a été aussi palpable, mais rarement les Canadiens n'ont été plus optimistes quant à leur bien-être.

Le Comité n'est pas composé d'alarmistes. Bon nombre de nos propositions antérieures se sont révélées valables — voire même, dans certains cas, avant-gardistes, comme la nécessité d'une pause dans l'activité militaire du Canada à l'étranger.

Non seulement nos propositions sont-elles généralement valables, mais nous croyons dans les circonstances qu'elles sont modérées. Nous ne nous attendons pas à ce que le Canada devienne un pays militariste et ce n'est pas non plus ce que nous voulons.

Nous devons cependant être préparés. Nous devons nous défendre. Nous devons défendre nos côtes avec plus de ressources qu'une simple poignée d'agents de la GRC. Nous devons réorganiser notre appareil de sécurité et de renseignement au centre.

RECOMMANDATIONS

Chapître deux

Au sujet de la surveillance de sécurité sur les côtes du Canada, le Comité recommande :

2.1 Qu'au moins huit stations de radar haute fréquence à ondes de surface soient construites pour surveiller les zones à circulation intense des côtes du Canada, et que d'autres stations soient également aménagées aux autres endroits des côtes que des terroristes pourraient cibler comme solutions de rechange aux ports fortement fréquentés.

2.2 Que l'on adopte le drone (véhicule aérien téléguidé ou VATG) comme aide à la surveillance au large des côtes.

2.3 Que le gouvernement fasse une étude pour savoir s'il y aurait lieu d'ajouter le drone stratégique, plus coûteux, au système canadien de surveillance dans l'Arctique et sur les côtes est et ouest.

2.4 Que le ministère des Transports exige que tous les navires de plus de 15 tonnes soient munis de transpondeurs d'une puissance au moins égale à celle des appareils de classe B[8] d'ici à 2008.

[8] A Class B transponder is able to transmit but not receive.

2.5 Que la Gendarmerie royale du Canada (GRC) soit désignée comme principale force policière dans tous les ports et aéroports canadiens et qu'elle reçoive les fonds nécessaires pour colmater les brèches à la sécurité résultant des activités qu'y mène le crime organisé.

2.6 Que l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) réaffecte le personnel qu'elle a dans les ports américains de Newark et de Tacoma à de grands ports internationaux où l'on risque beaucoup plus de trouver des navires servant à des activités terroristes.

2.7 Que le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) affecte un bon nombre d'agents aux grands ports étrangers pour recueillir des renseignements sur les transports maritimes.

2.8 Que tous les navires de croisière, traversiers et autres navires approchant des ports canadiens soient tenus de fournir, au sujet de leurs passagers et de leurs membres d'équipage, des renseignements du genre de ceux qui sont communiqués aux agents de l'immigration dans les aéroports canadiens en vertu du Système d'information préalable sur les voyageurs / Dossier passager.

2.9 Que l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) veille à avoir assez de personnel formé dans le maniement de la nouvelle technologie présente dans les ports canadiens.

2.10 Que les biens confisqués par l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) et la Gendarmerie royale du Canada (GRC) dans l'exercice de leurs fonctions habituelles soient vendus aux enchères et que les recettes de cette vente soient réinvesties dans l'amélioration des moyens d'action des forces policières.[9]

[9] Les recettes que Parcs Canada tirait des droits perçus à l'entrée des parcs ont fortement augmenté lorsqu'elle a décidé de remettre aux parcs une partie des droits perçus. Avant la décision, l'assiduité des gardes aux entrées des parcs laissait à désirer, car Ottawa empochait la totalité des recettes.

Chapître trois

En plus de réitérer les trois recommandations énoncées plus haut tirées de notre rapport *La défense de l'Amérique du Nord : une responsabilité canadienne,* le Comité recommande :

3.1 Que le gouvernement augmente son effectif d'analystes du renseignement compte tenu des rapports qui laissent entendre que le personnel affecté à ce travail essentiel n'est pas assez nombreux.

3.2 Que le gouvernement prenne des mesures immédiates pour recruter un plus grand nombre d'agents du renseignement compétents dans les universités canadiennes et d'autres établissements de l'extérieur de la fonction publique et que ces universités et établissements fassent davantage appel à des instructeurs étrangers possédant une connaissance intime d'autres cultures.

3.3 Que le gouvernement augmente les fonds destinés à la formation de personnes possédant les compétences culturelles et linguistiques sur lesquelles doit s'appuyer la communauté canadienne du renseignement.

3.4 Que le gouvernement accorde la priorité à la mise en place rapide, à titre de système d'échange d'information, du système de gestion des renseignements et d'échange de données maritimes (SGREDM), actuellement à l'étude.

3.5 Que le gouvernement encourage l'échange d'information entre les ministères, les organismes, les forces policières et militaires, en tenant compte des limites potentielles imposées par les dispositions de la Charte des droits et libertés ainsi que des garanties de confidentialité parfois exigées par des sources de renseignement étrangères.

Chapître quatre

Le Comité recommande :

4.1. Que que le gouvernement fédéral prenne des mesures immédiates pour retirer la Garde côtière canadienne de la compétence du ministère des Pêches et des Océans afin d'en faire un organisme indépendant relevant du Parlement; elle assumera les mêmes fonctions – recherche et sauvetage, déglaçage, aides à la navigation, installation de bouées, sécurité nautique, pêches et protection de l'environnement – ainsi que de nouvelles responsabilités liées à la sécurité nationale. Les ressources de la Garde côtière destinées aux activités de sécurité nationale seraient temporairement dirigées vers les centres des opérations côtières (Trinity et Athena).

4.2. Qu'une enquête publique soit instituée en vertu de la *Loi sur les enquêtes* pour étudier la vulnérabilité des ports canadiens face aux activités criminelles et terroristes.

4.3. Que la Gendarmerie royale du Canada (GRC) effectue une évaluation des risques ou des menaces afin de déterminer les effectifs, l'équipement et les ressources financières dont elle a besoin pour rétablir la Division maritime et assurer une surveillance dans la Voie maritime du Saint-Laurent, le fleuve Saint-Laurent, les Grands Lacs, le fleuve Fraser, la rivière Skeena et les voies d'eau intérieures réputées représenter un risque élevé.

4.4. Que la Gendarmerie royale du Canada (GRC) rende ses conclusions publiques au plus tard le 31 mars 2004 et présente un plan opérationnel au plus tard le 31 mars 2005 et que le gouvernement soit prêt à financer les besoins énoncés.

En plus de ces recommandations, le Comité réitère les recommandations suivantes formulées dans son rapport ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*** (février 2002) :

- **que soit créé un organisme fédéral chargé de la sélection, de la formation et de la supervision du personnel responsable de l'inspection des passagers et de leurs bagages dans le aéroports ainsi que du choix et de la surveillance des systèmes nécessaires, et que cet organisme relève de la GRC. (Recommandation nº 13, page 130)**

Outre la recommandation énoncée ci-dessus, le Comité recommandait dans son rapport ***La défense de l'Amérique du Nord : une responsabilité canadienne*** (septembre 2002) :

- **la coordination de toutes les ressources canadiennes – c'est-à-dire de la Marine, de la Garde côtière, de l'Armée de l'air, de l'Armée de terre, de Citoyenneté et Immigration Canada, de l'Agence des douanes et du revenu, des forces policières et des organismes chargés du renseignement et de la surveillance par satellite – pour améliorer la défense des côtes canadiennes. (Recommandation nº 2, page 14)**

- **La mise en œuvre de nouvelles mesures de sécurité dans la région des Grands Lacs, notamment :**

  i. **l'obligation pour tous les navires (au déplacement à déterminer par les responsables de la réglementation canadienne) d'informer les autorités canadiennes 24 heures avant leur arrivée dans des ports canadiens des Grands Lacs;**

  ii. **l'obligation pour tous les navires (au déplacement à déterminer par les responsables de la réglementation canadienne) ayant l'intention de manœuvrer dans la région des Grands Lacs d'être munis de transpondeurs pour permettre leur repérage électronique par les autorités canadiennes (cette mesure aura pour effet supplémentaire d'améliorer la précision des recherches et sauvetages);**

  iii. **l'obligation de rendre compte quotidiennement aux autorités canadiennes pour tous les navires (au déplacement à déterminer par les responsables de la réglementation canadienne) qui traversent les eaux nationales du Canada;**

  iv. **la responsabilité pour les stations des Grands Lacs du Canada de recevoir et de coordonner ces comptes rendus et de communiquer avec les organisations policières. (Recommandation nº 8, page 15)**

Dans son rapport intitulé ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*** (janvier 2003), le Comité recommande :

- **que la responsabilité de tous les services policiers aéroportuaires ayant directement trait à la sécurité des voyages aériens soit retirée des autorités aéroportuaires pour être exclusivement confiée à la GRC qui travaillerait à contrat pour l'ACSTA. [L'intention du Comité était de préciser que les contrats pouvaient être conclus avec l'ACSTA, mais que celle-ci relevait uniquement de la GRC]. (Recommandation nº VII.1, page 147)**

- **que les corps policiers locaux et les gardiens de sécurité engagés à contrat par les autorités aéroportuaires soient chargés de toutes les infractions pénales qui n'ont pas forcément de lien avec la sécurité du transport aérien. (Recommandation no VII.2, page 147).**

- **que l'ACSTA soit investie de l'autorité voulue pour confier à contrat à la GRC le rôle de supervision de tous les services de police dans les aéroports relativement à la sécurité des passagers, du fret, des aéronefs et des installations côté piste. [L'intention du Comité était de confier à la GRC, par le biais de l'ACSTA, la supervision des services de police dans les aéroports]. (Recommandation no VIII.4, page 148)**

Chapître cinq

Le Comité recommande :

5.1. Que le poste de vice-premier ministre devienne une composante permanente de la structure politique fédérale.

5.2. Que le vice-premier ministre se voit confier en permanence la responsabilité du dossier Canada-États-Unis, des frontières, de la sécurité nationale, des catastrophes naturelles et causées par l'homme et des côtes[10].

5.3. Que le vice-premier ministre soit assuré d'un soutien bureaucratique adéquat au sein d'une direction du Bureau du Conseil privé qui lui permette de financer et de diriger une structure pour la sûreté maritime en plus de s'acquitter des responsabilités énumérées au point 5.2.

5.4. Que la structure de sécurité nationale englobant les éléments qui suivent soit mise en place dans un délai de 60 jours :

[10] Le Comité se propose de rédiger des rapports sur les premiers intervenants, la communauté du renseignement et d'autres questions de sécurité. Le Comité a expliqué dans ce rapport-ci les raisons pour lesquelles la défense côtière devrait relever du vice-premier ministre et il présentera dans des rapports ultérieurs les raisons pour lesquelles il faudrait inclure les premiers intervenants et le Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile (BPIEPC).

- Un comité permanent du Cabinet présidé par le vice-premier ministre

- Le comité du Cabinet serait composé des ministres suivants :

  - Affaires étrangères
  - Défense
  - Solliciteur général
  - Santé
  - Finances
  - Justice
  - Immigration
  - D'autres au besoin

- Un secrétaire au Cabinet supplémentaire à titre de haut représentant

- Un secrétariat permanent au sein du BPC se consacrant aux questions de sécurité nationale

- Un nombre suffisant au secrétariat du BPC de hauts fonctionnaires bien au fait des capacités du gouvernement et des questions présentant un intérêt et revêtant de l'importance pour le Canada

- Une restructuration des procédures actuelles pour que ce secrétariat puisse se pencher sur des questions de sécurité nationale et des questions de sécurité communes aux États-Unis et au Canada.

5.5. Que le secrétariat permanent devant appuyer le vice-premier ministre soit créé dans un délai de deux mois et qu'il s'installe dans des locaux temporaires du gouvernement en attendant la construction du Centre national des opérations permanent.

5.6. Que soit construit un Centre national des opérations équipé d'une « salle de gestion de crise », qui permettrait à un secrétariat permanent de surveiller constamment les événements internationaux et nationaux qui pourraient influer sur la sécurité nationale du Canada. Ce centre serait situé assez près du Bureau du Conseil privé pour qu'on puisse s'y rendre rapidement et serait assuré d'une redondance de moyens d'approvisionnement énergétique et de communication à l'échelle nationale.

5.7. Qu'un centre des opérations en tous points semblables soit construit et utilise des sources d'énergie et des moyens de communication différents de ceux du centre principal.

5.8. Que le calendrier de conception et de construction soit tel que ces centres seront pleinement opérationnels le 1er février 2005.

Chapître six:

Le Comité recommande :

6.1. Que les gouvernements des États-Unis et du Canada prennent au sérieux le travail du Groupe de travail et lui fournissent le personnel dont il a besoin.

6.2. Que le gouvernement des États-Unis soit invité à affecter des agents de liaison aux centres d'opérations pluriministériels chargés de la fusionner et d'analyser le renseignement de sécurité sur la côte Est, sur la côte Ouest et sur les Grands Lacs si le gouvernement du Canada juge bon de créer de tels centres.

6.3. Que le gouvernement du Canada conclue avec les principaux pays expéditeurs des accords bilatéraux de réciprocité définissant les moyens à prendre pour se fournir mutuellement à l'avance des renseignements sur les navires, les équipages, le fret et les marchandises ayant déjà fait l'objet d'une inspection.

6.4. Que le gouvernement du Canada demande que lui soit présenté un rapport sur la façon dont les pays améliorent leur sûreté maritime, lequel traiterait plus particulièrement de l'utilisation des gardes côtières et des méthodes de lutte contre le crime et le terrorisme dans les ports et les aéroports.

INDEX

INDEX

Micromedia
ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

SÉNAT DU CANADA

Sécurité nationale et de la défense,
Comité sénatorial permanent
2e session, 37e législature

INDEX

Les côtes du Canada :
Les plus longues frontières mal défendues au monde
Volume 1
Octobre 2003

Index

Note – Le numéro gras **1**: indique la pagination du Volume 1

ACTSA
Voir **Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA),**

Adams, John, Commissaire de la Garde côtière canadienne., **1**:18,88,91

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA),1:107,116,130,175

ADRC
Voir **Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC)**

Affaires étrangères, Ministère des, **1:139,146,177**

Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC)
Ciblage des conteneurs, **1**:50,156
Examen du système canado-américain d'identification des navires, **1**:50
Lecteurs optiques de passeports, **1**:50
Normes des gares maritimes, **1**:50
Systèmes de radioscopie de conteneurs, **1**:51
Système d'inspection des véhicules et du fret (SIVF), **1**:51,159

"All Stream" Company, **1:74**

Arcturus
Voir **Marine canadienne** – Arcturus

ATHENA
Voir **Marine canadienne** – Operation ATHENA

Atkins, Surintendant en chef, Ian, Direction des opérations criminelles, Nouvelle-
Écosse, GRC, **1**:89-90

Atkins, Hon. Norman K., Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité,
1:34,62

Aurora
Voir **Marine canadienne** - Aurora

Avis, Capitaine Peter, Directeur, Politique, opérations et état de préparation maritimes,

MDN, 1:75,126

Axworthy, Thomas, Président du Centre for the Study of Democracy, Université
Queen's, 1:67,71,117,124-5,165

Banks, Hon. Tommy, Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité,
1:19,59

BCP
Voir **Bureau du Conseil privé (BCP)**

Boutilier, James A., Conseiller spécial (politique), Quartier général de la Marine,
ministère de la Défense nationale, MDN, 1:16,27,56,83,92-3

BPIEPC
Voir **Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile (BPIEPC).**

Buck, Vice-amiral Ron, chef d'état major des Forces maritimes, MDN,
1:28,53,55-6,67,87,93,118,151-3

Bureau du Conseil privé (BCP), 1:117,124,125,133,135-6,139,143,145,147,176,178

Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile
(BPIEPC).1:145,176

Bush, George W., Président des États Unis, 1:4

CANMARNET
Voir Réseau maritime canadien (CANMARNET)

Centre national des opérations (CNO) 1:136,140,142-3,146-7,178

Charte des droits et libertés, **1:86,171**

Ciblage des conteneurs en transit, 1:156

Citoyenneté et Immigration Canada, **1:72,79,114,173**

CNO
Voir **Centre national des opérations (CNO)**

Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS),
1:46

Collenette, David, Ministre des Transports, **1**:16,74,107,120

Contrebande, 1:36,99,105

Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1:45

Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, 1:48

Crime organisé, 1:32-4,60,64,76,106,168

Davidson, Contre-amiral Glenn, Commandant, Forces maritimes de l'Atlantique,
FMAR[A], **1**:21

Day, Hon. Joseph A., Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité,
1:124

Défense de l'Amérique du Nord : une responsabilité canadienne, La, (septembre
2002), **1**:12,41,78,85,109,114,131,170,173

Défense nationale, Ministère de la (MDN), **1:26,29,72-3,103,121-2,135,154**

Dewar, John, **1:98**

Détroit de Juan de Fuca, 1:52,56

Dirigeables
Voir **Marine canadienne** - Dirigeables

Elcock, Ward, Directeur du Service canadien du renseignement de sécurité, **1**:155

Enquêtes, Loi sur les, 1:106-7,113,172

Environnement Canada, **1:82,101**

Équipes mixtes de mesures d'exécution à la frontière, 1:105

État de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la defense, L' (février
2002), **1**:106-7,114,131,173

Équipes chargées du maintien de l'ordre dans les ports nationaux, 1:32

Finances, Ministère des, **1**:130,139,146,177

Fleuve Saint-Laurent
Voir **Voie Maritime du Saint-Laurent**

Forrestall, Hon. J. Michael, Vice-Président, Comité sénatorial permanent de la défense
et de la sécurité, **1**:91

Fox, John, Représentant régional, Nouvelle-Écosse, Union canadienne des employés des
transports, **1**:96

Frappier, Gerry, Directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence, Transports Canada,
et président du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime,
1:54,81,124,127,150

Fraser, Colonel David, Codirecteur du Groupe de planification binational, MDN, **1**:155

Freeh, Louise, Ancien directeur du Federal Bureau of Investigation, **1**:155

Frum, David. ***Right Man: The Surprise Presidency of George W. Bush, The***, **1**:4

Gadula, Charles, Directeur général, Direction générale de la Flotte, Services maritimes,
GCC, **1**:17,26

Garde cotière canadienne (GCC), 1:17-8,26,36-7,91-2,95,98,101
Armement, 1:102
Centres des opérations côtières, 1:100-1,113,172
Constabulaire, 1:17,27,88,91-2,97,100-1,119
Fonds 1:17-9,88,91
Formation, 1:88,94-5,102,104
Garde côtière canadienne auxiliaire, 1:101
Rôle en matière de sécurité, 1:87

Garde côtière canadienne auxiliaire (GCCA)
Voir **Garde cotière canadienne (GCC)** - Garde côtière canadienne auxiliaire

Garnett, Vice-amiral (retraité) Gary L., Vice-président national pour les Affaires
maritimes, Ligue navale du Canada, 1:77,81,117

GCC
Voir **Garde cotière canadienne (GCC)**

GCCA
Voir **Garde cotière canadienne (GCC)** - Garde côtière canadienne auxiliaire

Gendarmerie royale du Canada (GRC)
Division maritime, 1:104,109,111,113,172
Entraînement de ses membres dans l'abordage armé de navires, 1:33
Fonds, 1: 31,33-5,64,112,168
Formation, 1:89

Global Hawk, VATG
Voir **Marine canadienne** – Drones -- Global Hawk VATG

Grands Lacs, 1:**31-2,35,39-40,42,47-8,68,87,90,95,103-5,11,113-5,118-9,163,172,174,179**

GRC
Voir **Gendarmerie royale du Canada (GRC)**

Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM), 1:44,47,49,72,74-6,120-4,127,129-30,134,151

Groupe de travail sur la surveillance maritime du NORAD, 1:49,152

Groupe de travail sur les plans et la surveillance maritimes (GTPSM), 1:48,152

GTISM
Voir **Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM)**

GTPSM
Voir **Groupe de travail sur les plans et la surveillance maritimes (GTPSM)**

Guerre du turbot, 1:88,94

Hansen, Supt. Ken, Directeur du Service divisionnaire de l'exécution des lois fédérales,
GRC, 1:32-3,35-6,89

Haydon, Peter T., Agrégé supérieur de recherches, Centre for Foreign Policy Studies,
Université Dalhousie, 1:24,28,39,77,123,130

Hendel, Commodore (retraité) Hans, Expert-conseil, Collège d'état-major des Forces
canadiennes, MDN, **1**:39,99-100

Hickey, Capitaine. Larry, Chef d'état-major adjoint, Plans et opérations pour les Forces
maritimes de l'Atlantique, MDN, **1**:19,121,127-8

***Inside the Pentagon: Examen des accords militaries conclus au cours des 50 dernières
années... Le Groupe de planification canado-américain compte renforcer la
collaboration en matière de défense*** (Inside Washington Publishers, 14 Août 2003),
1:154

IPV
Voir **Système d'information préalable sur les voyageurs (IPV) / Dossier
passager,**

ISPS
Voir **Code international pour la sûreté des navires et des installations
portuaires (ISPS)**

ISTAR
Voir **Marine canadienne** - Renseignement, surveillance, acquisition d'objectifs et reconnaissance (ISTAR)

Johnson, Capitaine Don, Président de l'Association des pilotes d'Air Canada, **1**:107

Johnston, Contre-amiral (retraité) Bruce, Ancien commandant, Forces maritimes du
Pacifique, MDN **1**:14,104

Justice , Ministère de la, **1:75,139,146,177**

Kelly, James C., Chercheur, Centre for Foreign Policy Studies, Université Dalhousie,
1:24,99

Kenny, Hon. Colin, Président, Comité sénatorial permanent de la défense et de la
sécurité, **1**:17,58,62,81,95,120

Lachance, Sylvain, Directeur général intérimaire de la Flotte, GCC, **1**:17-8

LASH
Voir **Marine canadienne** - Littoral Airborne Sensor Hyper Spectral (LASH)

Lefebvre, Denis, Sous-commissaire, Direction générale des douanes, ADRC, **1**:157

Lenton, W.A., Commissaire adjoint de la GRC, **1**:34,62,76,112

Littoral Airborne Sensor Hyper Spectral (LASH)
Voir **Marine canadienne** - Littoral Airborne Sensor Hyper Spectral (LASH)

Marchandises importées par bateau, 1:43

Marine canadienne
Arcturus, **1**:23
Aurora, **1**:22-4,59,79
Dirigeables, **1**:22,31
Littoral Airborne Sensor Hyper Spectral (LASH), **1**:31
Drones, **1**:22,27,29-31,47,58
Global Hawk, VATG, **1**:30
Sperwer, VATG, **1**:29
Étude d'impact du Commandement maritime pour 2003, (Ottawa Citizen, septembre 27, 2003), **1**:23
Fonds, **1**:20-1,31,92
Frégates de patrouille; **1**:79
Radar haute fréquence à ondes de surface (RHFOS), **1**:22,25,47,52-4,63,167
Renseignement, surveillance, acquisition d'objectifs et reconnaissance (ISTAR), **1**:29
Navires de défense côtière (NDC)**1**:22,28,79,87,93
Opération ATHENA, **1**:29
Sea King, **1**:22
Surveillance dans l'Arctique, **1**:22,26-7,63,167
Surveillance par satellite, **1**:22,26,54,58,79,114,173
Formation, **1**:27,87,93,119

MDN
Voir **Défense nationale, Ministère de la (MDN)**

Mer territoriale, 1:40

Méthode successive de reddition, 1:41

Middlemiss, Danford W., Professeur au Département des sciences politiques de

l'Université Dalhousie, **1**:11,123

MIMDEX
Voir **Système de gestion de l'information maritime et de partage des données (MIMDEX),**

MPO
Voir **Pêches et des Océans, Ministère des (MPO)**

Mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens, Le, (janvier 2003), **1**:115,131,175

Navires de défense côtière (NDC)
Voir **Marine canadienne** - Navires de défense côtière (NDC)

Ng, Capt. Nathaniel, Directeur – Besoins en ressources terrestres, MDN, **1**:29-30

NORAD
Voir **Groupe de travail sur la surveillance maritime du NORAD**

OMI
Voir **Organisation maritime internationale (OMI)**

Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), **1**:18

Organisation maritime internationale (OMI), 1**:45-6,55-6,160**

OTAN
Voir **Organisation du Traité de l'Atlantique Nord** (OTAN)

Pêches et des Océans, Ministère des (MPO)1:**18,26,44,49,72,79,82,88,94-5,101,113,172**
Fonds, **1**:49
Surveillance des pêches, **1**:49

Planification canado-américaine de la surveillance, 1:48

Police de Ports Canada, 1:111

Ports étrangers, 1:43,57-8,64,168

Pour 130 dollars de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes,
Une vue de bas en haut (novembre 2002), **1**:15,131

Projet Ports nationaux, 1:32

Protection des renseignements privés et de la Charte, Loi sur la, 1:73

Radar haute fréquence à ondes de surface (RHFOS)
Voir **Marine canadienne** - Radar haute fréquence à ondes de surface (RHFOS)

Recommandations, 1:**12,41,52,63-5,78,80,85-6,113-6,145-7,149-51,163,167-79**

Réduire la vulnérabilité de la sécurité maritime du Canada, *1:126*

Règle des 24 heures, 1:44,58

Règle des 96 heures, 1:44

Réseau maritime canadien (CANMARNET), **1:37,72-4**

RHFOS
Voir **Marine canadienne** - Radar haute fréquence à ondes de surface (RHFOS)

Ridge, Tom, Adjoint du Président et conseiller en matière de sécurité intérieure, **1**:4

Right Man: The Surprise Presidency of George W. Bush, The **(David Frum), 1:4**

Santé Canada, 1**:134,139,146,177**

SCRS
Voir **Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS)**

SCTM
Voir **Services de communications et de trafic maritimes (SCTM)**

Sea King
Voir **Marine canadienne** - Sea King

Securité Nationale
Aide étrangère, **1**:7
Comment se defender contre l'inconnu et l'imprévisible?, **1**:2
État de préparation, **1**:106,117
Fonds, **1**:72,74,85,170
Formation, **1**:68,85,106-7,114,157,170,173
Renseignement de sécurité, **1**:7,12-3,64,67,117,138,155,163,168,179
Représentation diplomatique, **1**:7

Sécurité maritime, **1**:7,12,15,32,45,71-4,81-2,89-90,104-5,110,117,126,129,151
Surveillance côtière, **1**:23,25,29-30,43,52,54,89
Système de sécurité et de defense côtières, **1**:10

Secrétariat de la sécurité et du renseignement, 1:146

Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS), 1:64,80,143,155,161,168

Services de communications et de trafic maritimes (SCTM), 1:55

SIA
Voir **Systèmes d'identification automatique (SIA)**

Situation géostratégique, 1:11

Smith, Hon. David P., Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité, **1**:97

Solliciteur général, 1:108,129,135,139,146,177

Sperwer VATG
Voir **Marine canadienne** – Drones -- Sperwer VATG

Sûreté du transport maritime, Loi sur la, **1:129**

Système d'information préalable sur les voyageurs (IPV) / Dossier passager,
1:59-60,64,168

Système de gestion de l'information maritime et de partage des données
(MIMDEX), 1:38,72-4

Systèmes d'identification automatique; 1:54,56

Territoire, Connaissance du, 1:40

Terrorisme
Cacher et surprendre, 1:4
Guerre asymétrique, 1:4-5,9,70,122
Terrorisme international, 1:5
Motivations, 1:6
Suicide, 1:2

Thomas, John F., Associé, BMB Consulting Services, ancien Commissaire de la Garde
côtière, 1:15,35-6,68,94-5,104

Tracy, Maureen, Directrice générale suppléante, Division des politiques et des
opérations, ADRC, 1:57-8,60,158

Transpondeurs, 1:**42,54-5,63,115,167,174**

Transports Canada, 1:**45-6,48,63,81,88,96,101,108,120,124,129-30,167**

U.S. St. Lawrence Seaway Development Corporation, 1:**48**

SIVF
Voir **Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) -** Systèmes de
radioscopie de conteneurs.-.Système d'inspection des véhicules et du fret
(SIVF)

VATG
Voir **Marine canadienne** – Drones -- Global Hawk VATG
Voir **Marine canadienne** – Drones -- Sperwer VATG

Vice-premier ministre (VPM), 1: 125,137-40,143,145,176-8

Voie Maritime du Saint-Laurent, 1:20,35-6,39,48,52,90,103-5,108-11,113,119,172

VPM
Voir **Vice-premier ministre (VPM)**

Wark, Wesley K, Professeur agrégé, Département d'histoire, Munk Centre for
International Studies, Université de Toronto, 1:24,39,59,69-71,78

Wing, Michael, Président national, Union canadienne des employés des transports, 1:96-7

Zone contiguë, 1:40

Zone économique exclusive de 200 milles, 1:40

1

M95

VOLUME

VOLUME

2

Micromedia
ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

Canada's Coastlines:
The Longest Under-Defended Borders in the World

Standing Senate Committee on
National Security and Defence

VOLUME 2

October 2003

TABLE OF CONTENTS

APPENDIX I

Order of Reference 1

APPENDIX II

Summary of Maritime Security Policies of 15 Nations 3

APPENDIX III

Maritime Surveillance Activities of Provincial Airlines Limited 54

APPENDIX IV

The Registration and Licensing of Vessels in Canada 59

APPENDIX V

Federal Statutes Relating to Ports 61

APPENDIX VI

The Top 10 Canadian Ports By Tonnage Handled 63

APPENDIX VII

The Top 10 Non-North American Ports for Canada by Tonnage Shipped 64

APPENDIX VIII

Top 10 Commodities Shipped from International Ports to Canada's Top 10 Ports 65

APPENDIX IX

Canadian Coast Guard Fleet 72

APPENDIX X

Government and Private Assets Involved in Maritime Surveillance and Search and Rescue 79

APPENDIX XI

The Cutter Recommended by John Dewar and the United States Coast Guard Option 95

APPENDIX XII

THE RATIONALE BEHIND THE 12, 24 NAUTICAL MILES ZONES AND EXCLUSIVE ECONOMIC ZONE 100

APPENDIX XIII

COMPARISON OF THE COST OF SATELLITE SURVEILLANCE, AERIAL SURVEILLANCE AND GROUND-BASED RADAR SURVEILLANCE 103

APPENDIX XIV

AIR CANADA PILOTS ASSOCIATION 105

APPENDIX XV

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM 110

APPENDIX XVI

EXHIBITS 130

APPENDIX XVII

MEDIA ACTIVITIES 137

APPENDIX XVIII

BIOGRAPHIES OF COMMITTEE MEMBERS 139

APPENDIX XIX

BIOGRAPHIES OF COMMITTEE SECRETARIAT 156

APPENDIX XX

INDEX I

(There are two volumes to the report)

APPENDICES

Order of Reference

Extract of the *Journals of the Senate*, Wednesday, October 30, 2002:

The Honourable Senator Kenny moved, seconded by the Honourable Senator Losier-Cool:

That the Standing Senate Committee on National Security and Defence be authorized to examine and report on the need for a national security policy for Canada. In particular, the Committee shall be authorized to examine:

(a) the capability of the Department of National Defence to defend and protect the interests, people and territory of Canada and its ability to respond to or prevent a national emergency or attack;

(b) the working relationships between the various agencies involved in intelligence gathering, and how they collect, coordinate, analyze and disseminate information and how these functions might be enhanced;

(c) the mechanisms to review the performance and activities of the various agencies involved in intelligence gathering; and

(d) the security of our borders.

That the papers and evidence received and taken during the First Session of the Thirty-seventh Parliament be referred to the Committee;

That the Committee report to the Senate no later than February 28, 2004, and that the Committee retain all powers necessary to publicize the findings of the Committee until March 31, 2004.

After debate,

With leave of the Senate and pursuant to Rule 30, the French version of the motion was modified in paragraph (b) to read as follows:

"b) les relations entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;".

After debate,

The question being put on the motion, as modified, it was adopted.

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

Summary of Maritime Security Policies of 15 Nations

The Australian Maritime Security Approach

This appendix discusses the Australian approach to maritime security.

Coastline Length and Dimensions of Exclusive Economic Zone (EEZ):

Australia's Exclusive Economic Zone (EEZ) measures 6, 664, 107 km^2. Its coastline is 66, 530.3 km long.

Organizations Responsible

- Coastwatch, which is responsible for Australian maritime surveillance.
- The Australian Defence Force (ADF)

Coastwatch – General Description:

Instead of a coast guard, Australia has "Coastwatch." It is a division of the Customs Service, having been transferred from the Department of Transport in 1988.

Coastwatch manages and controls Australia's civil coastal and offshore maritime surveillance and response program. It does

not defend Australia's boundaries (this is the ADF's job), or monitor its many large ports (another division of Customs handles this).

Coastwatch has no assets or legislative responsibilities to fulfill. It exists only to serve the aggregate needs of its government clients.

Coastwatch relies on contracted Dash 8 aircraft, ADF Orion P3-C surveillance aircraft and armed Fremantle Class Patrol vessels, and Customs' 8 National Marine Unit Bay class vessels. The Customs vessels (which have a 200 nautical mile range) are unarmed, but the Customs personnel who crew them do carry arms.

Australia's civil agencies can intercept ships and make arrests. According to Rod Stone, Coastwatch Director of Operations, "the Navy only infrequently become involved in providing support to the civil powers in offshore interceptions and apprehensions." The exception is the ongoing Operation Reflex in the north, which targets illegal people smuggling out of Indonesia.

ADF Support:

Aside from Operation Reflex, the ADF contribution to the civil maritime surveillance and response program comprises 1, 800 sea days from the patrol boat fleet, and 250 hours per year from the fleet of Orion P3-C maritime surveillance aircraft. The P3 hours are used to extend the Coastwatch's reach into areas that cannot be covered using its contracted Dash 8s.

The Coastwatch-ADF relationship has been significantly strengthened in recent years. In 1999, the undetected arrival of several ships off the coast led to calls for the military to take over maritime security. Instead, the link between the ADF and Coastwatch was tightened. The most obvious manifestation of this is that the head of Coastwatch is a serving rear admiral. The Coastwatch also has a strong connectivity with the defence intelligence community that adds considerably to its ability to be in the right place at the right time. This, considering Coastwatch's vast area of responsibility, is essential to its success.

The Brazilian Approach to Coastal Defence

This appendix discusses Brazil's approach to maritime security.

Coastline Length and Dimensions of Exclusive Economic Zone (EEZ):

The area of Brazil's Exclusive Economic Zone (EEZ) is 3,442,548 km^2. Its coastline is 33,379 km long.

Organizations Responsible:

Brazil does not have a Coast Guard. Coastal sovereignty is the responsibility of:

- The Brazilian Navy
- The Brazilian Police Services

The Brazilian Navy:

If the Navy discovers something illegal during a 'routine' inspection, it will escort the vessel to the nearest port. All naval ships used for patrolling are armed. The Federal Police are the authority for criminal activities at sea.

The Brazilian Navy is divided into 8 Naval Districts. The Navy's primary role is sovereignty protection. It is also responsible for all buoys and marking, charting, search and rescue (with assistance from the Air Force when required),

fisheries protection, ship certification and inspection, and pollution prevention.

The Navy provides logistical and medical support to the remote areas of Brazil where the only access is by water. In many remote areas of the Amazon, the only medical / dental services available is that provided by the Navy or the Army.

Naval personnel are well armed and constantly patrol the rivers and ocean. They routinely stop and board vessels to verify that paperwork and safety equipment is in order. These inspections are often more than just 'paperwork' inspections, especially in the Amazon and the south where smuggling is a serious problem. Drugs, arms, animals, and timber are the major illegal trafficking activities.

Brazilian Police:

The Navy works closely with state and federal police authorities. If, during an inspection, contraband is found, the vessel is escorted to the nearest local authority for arrest. Because the Brazilian military does not have power of arrest, it requires someone from the State Police or from the Federal Police to make the arrest.

The Federal police are responsible for all criminal activities done on the high seas. Unfortunately the Federal Police are ill equipped and insufficiently manned to properly patrol the area of responsibility. Pirating occurs on the inland waterways, especially between Manaus and Belem, and on the high seas. These acts of pirating are rarely reported, but information is received from the military attachés of the nations whose ships were illegally boarded.

Chile's Maritime Security Approach

This appendix discusses Chile's approach to maritime security.

Coastline Length and Dimensions of Exclusive Economic Zone (EEZ):

The area of Chile's Exclusive Economic Zone (EEZ) is 3,415,864 km^2. Its coastline is 78,563.2 km long.

Organization Responsible:

The Directorate General of the Maritime Territory and Merchant Marine (DIRECTEMAR) is responsible for Chilean maritime security.

DIRECTEMAR:

DIRECTEMAR is a branch of the Chilean Navy. It has a territorial branch, the most important part of which are the Port Authorities, and a maritime branch, which has two specialized directorates.

Land Branch - General:

DIRECTEMAR is headquartered in the port city of Valparaiso. The headquarters is connected on-line through the Datamar Network. In addition, DIRECTEMAR is able to monitor shipping 24-hours a day using its Garfimar graphical system. Grafimar provides DIRECTEMAR with a real-time picture of the exact position of all vessels in Chilean waters. DIRECTEMAR is thus able to stay in contact with and circulate data to its 16 Local Port Authorities and 60 Port Captain Offices. DIRECTEMAR can also send information to Chilean or foreign ships using its Maritime Telecommunications Centre.

Valparaiso is also home to DIRECTEMAR's training centre. The Marine Instruction and Training Centre (CIMAR) has a state-of-the art virtual reality bridge simulator. The simulator can display any weather condition and any port, straight, channel, or bay on a 210º wrap-around screen. CIMAR trains foreign and Chilean sailors. The latter, for example, must take the appropriate CIMAR course before they can work in the Chilean Antarctic.

Land Branch - Port Authorities:

Port Authorities have been established from Arica, which is near the Peruvian border, to the Chilean Antarctic. The Port Authorities maintain the beacons, fog signals, buoys, racoons and lighthouses so that the navigation routes and communication links remain safe and secure. This is especially vital in the Strait of Magellan, which is a dangerous area for mariners.

The Port Authorities are responsible for all activities that occur in their ports. Special attention is paid to the loading and unloading terminals at Iquique, Puerto Patache and Puerto Patillos. In addition, the Port Authorities enforce the law in their zones. The Port Captain's Offices and Sea Major's Offices on which they rely perform this function.

The Port Authorities also take to the sea to conduct surveillance and sovereignty patrols. They conduct surveillance using 10 general-purpose patrol boats (which have a .50 calibre machine gun and a top speed of 22 knots. The Port Authorities monitor and conduct interceptions and arrests on Chile's territorial waters. This means that DIRECTEMAR, which is essentially the Chilean coast guard, is militarized. In Chile's 200-mile EEZ, DIRECTEMAR's patrolling is co-ordinated with rest of the Navy. Resource protection patrols in the 200-mile EEZ is a permanent Navy task.

The Port Authorities use aircraft to patrol isolated and inaccessible areas, and to monitor aquaculture and non-commercial fishing activity. Cessna Skymasters are used to patrol monitor areas in order to provide authorities with current information on local conditions. Helicopters, divers and patrol boats are also employed to protect swimmers. DIRECTEMAR has 5 helicopters and 8 aircraft.

Maritime Branch:

DIRECTEMAR has two technical organizations. The Directorate of Maritime Interests and Aquatic Environment (DIRINMAR) is a regulatory body. It exercises control over marine ships, personnel and resources. Dirinmar ensures that merchant and fishing vessels comply with Chilean safety standards. It is also responsible for marine environment protection and conservation, marine resources, maritime education and certification, and nautical sports.

The Directorate of Marine Safety and Operations (DIRSOMAR) is responsible for maintaining the safety and security of maritime personnel and shipping. It carries out searches and rescues and provides emergency assistance to the civil population. In addition, Dirsomar handles maritime signalling, vessel inspections, the shipping control centre, and police and risk prevention.

The French Approach to Coastal Defence

This appendix outlines France's approach to maritime security.

Territorial Dimensions

The area of France's Exclusive Economic Zone (EEZ) is 706,443 km^2, and its coastline is 7,329.8 km long.

Organizations Responsible

France does not have a Coast Guard. Instead, the following have a role in maritime security:

- Le Secrétariat Général de la Mer (Ministry for Naval Affairs)
- Le Préfet maritime
- The Navy
- Les Centres régionaux opérationnels de secours et de sauvetage (CROSS)

Le Secrétariat Général de la Mer

The government has an inter-ministerial committee, presided by the Prime Minister, that defines maritime doctrine and policy in France. It is known as the Comité interministériel de la mer (CIM). Its permanent office, le secrétariat général de la mer (SGMer), is directly responsible to the Prime Minister.

Le Préfet Maritime

France relies on the Préfet Maritime system (which has Atlantic, Northern Sea / English Channel and Mediterranean Sea zone) to coordinate and thus adequately protect its coastline. The Préfet Maritime is a serving French Navy admiral with military and civilian tasks. He / she therefore has both military and civilian resources.

The Préfet Maritime's polices his zone of responsibility. She / he is charged with defending national sovereignty, law and order, and protecting people and property. He / she coordinates the actions of diverse administrative resources.

For non-military missions (i.e. anti-narcotics, illegal immigration, police at sea, and pollution control), the Préfet Maritime reports to the Prime Minister through the Secrétariat Général de la Mer. Le Préfet Maritime also co-ordinates with other ministries, including the Ministries of the Interior, Defence, and Transport.

Within its area of responsibility, the Préfet Maritime system has authority over the vessels and aircraft that belong to the different ministries that compose the Secrétariat Général de la Mer. It is organized around regional Maritime Operations Centers: Toulon for the Mediterranean, Brest for the Atlantic, and at Cherbourg for the English Channel and the North Sea. In the French Departments and Territories overseas, there are members of the local Prefectures who are designated as délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer. Their responsibilities include search and rescue, medical evacuations, maritime assistance, control of navigation, combating drug smuggling, terrorism and pollution, and ship seaworthiness.

All Préfet Maritime vessels are armed (non-military vessels have a small machine gun) and can board ships. Only "gendarmerie officers" (discussed below) and customs officials can make arrests.

The Navy:

The Navy has, in addition to its primary strategic responsibilities of deterrence and offensive action (prevention and force projection), a protection role that includes coastal defence. Central to state intervention at sea, the Navy has responsibility for surveillance and the protection of the maritime approaches to the national territory and overseas territories.

The Navy maintains a permanent posture along the French coastline. Semaphores watch the inner coastal waters while patrol vessels and specialized aircraft deal with the outer fringes of the coastal waters. This enables France to face emerging threats such as illegal immigration or terrorism. The Navy is also in charge of controlling pollution incidents and providing heavy ocean-going all-weather capabilities for: search and rescue, policing (including navigation, fisheries protection, countering drug smuggling, enforcing taxation and customs regulations), and maintaining public order.

The "Gendarmerie Maritime," under the command of the Chief of Naval Staff, consists of 1, 100 men and 30 sea-going units (patrol boats). Spread along the littoral, they are responsible for surveillance and protection of the maritime approaches. Gendarmerie Maritime also perform general policing duties in territorial waters and in the exclusive economic zone under the authority of the Préfets Maritimes. Having both military and

judicial statutes, they have the authority to lay charges in the event of a breach of justice. Their role extends to inland waterways, protecting shipping traffic, conducting rescues, providing assistance to people or property, enforcing fishery regulations on land, and policing Naval property.

CROSS

In addition to the Navy, other governmental organisations are instrumental in security of France's territorial waters. For example, The Préfet Maritime has at his disposal stations known as les Centres régionaux opérationnels de secours et de sauvetage (CROSS). They observe and register shipping movements in France's territorial waters, coordinate search and rescues activities, maintain the security of shipping, protect the environment and fisheries, control radio-communications, and transmit meteorological information.

The principal CROSS stations are located near Cherbourg, Toulon, and Brest. They use the European SpatioNav system to gather information and should in future be able to display real-time information.

Approach to Maritime Security in India

This appendix discusses India's approach to maritime security.

Coastline Length and Dimensions of Exclusive Economic Zone (EEZ):

The area of India's Exclusive Economic Zone (EEZ) is 2,103,415 km^2. The length of India's coastline is 17,181.3 km.

Organizations Responsible:

- **Indian Coast Guard**
- **Indian Navy**

Indian Coast Guard:

The Coast Guard reports to the Ministry of Defence. At its head is the Director General of the Coast Guard, who works out of the Coast Guard Operational Command. Subordinate to the Director General are the 3 regional Commanders who operate the 3 Coast Guard divisions.

The Coast Guard is an armed, but non-military, maritime security unit. It can board and inspect ships, and can detain ships. Suspect ships are lead into the nearest port and are handed over to the law enforcement authorities. Although it is not militarized, the Coast Guard would operate with the Navy in the event of war.

The Coast Guard is charged with protecting the national interests of India within the country's maritime area. Its roles include protecting offshore installations, structures and devices; aiding fishermen; preserving the maritime environment; assisting Customs officials with anti-smuggling operations; and enforcing maritime regulations.

The Indian Coast Guard is responsible to the National Maritime Search and Rescue Co-ordinating Authority (NMSARCA) for search and rescue. Under NMSARCA, search and rescue is divided into three regions with subcenters in various port cities.

In the performance of its duties, the Coast Guard regularly cooperates with several Ministries, including Agriculture, Defence, Fisheries, Customs, and Home Affairs (security). It also heads the National Committee for Offshore Security Coordination that was formed by the Ministry of Petroleum and Natural Gas.

The Coast Guard is equipped with 3 Advance Offshore Patrol Vessels (AOPVs), 9 Offshore Patrol Vessels (OPVs), 8 Fast Patrol Vessels (FPVs), 15 Inshore Patrol Vessels (IPVs), 14 Interceptor Boats (IBs), 7 Interceptor Crafts (ICs), and 3 Hovercrafts.

The Coast Guard also has an air station, and a fleet of 24 Dornier aircraft, 17 Chetak helicopters, and 2 Advanced Light Helicopters. The Coast Guard aviation arm carries out aerial surveillance of the Indian EEZ, ensures that pollution prevention measures are respected, assists fishermen, and conducts search and rescue flights.

Indian Navy:

Naval ships and aircraft assist with maritime security and also assist, when necessary, in search and rescue, and provide diving assistance to civil authorities.

The Navy employs about 55,000 personnel and has 8 destroyers, 10 frigates, 14 submarines, 34 corvettes, 48 light vessels, and 18 minesweepers. The navy is building several other vessels, and some of these will be shared with the Coast Guard.

Approach to Maritime Security in Israel

This appendix discusses Israel's approach to maritime security.

Coastline Length and Dimensions of Exclusive Economic Zone (EEZ):

The length of Israel's coastline is 204.9 km. Israel does not have an Exclusive Economic Zone (EEZ). But, if it claimed one, this zone would be 21,933 km^2.

Organizations Responsible:

- Administration of Shipping and Ports
- Israel Defence Forces (IDF) - Navy
- Israel Police, Coast Guard, and Civil Guard
- The Customs and Value Added Tax (VAT) Department

The Administration of Shipping and Ports:

This Administration operates under the Ministry of Transport. It has jurisdiction over maritime transportation, ports, marinas, the operation of all vessels, and the certification of seamen. The Administration exists in order to provide the proper infrastructure for maritime shippers, to assist the national merchant fleet, and to provide certified maritime manpower.

Israel established a Port State Control system in 1997 to ensure that the foreign ships calling on Israeli ports are seaworthy. International Maritime Organization (IMO) and International

Labour Organization (ILO) guidelines were observed when the system was established. The Administration aims to inspect tankers and passenger ships arriving at Israeli ports, as well as 25% of container ships and cargo.

Israel Defence Forces (IDF) - Navy:

The Navy is largely responsible for maintaining control of the eastern Mediterranean Sea, and for ensuring safe passage along the coast of Israel. It is essentially concerned with providing coastal security and preventing the infiltration of terrorists.

Israel Police, Coast Guard and Civil Guard:

Israeli police patrol along the coasts of Israel with the Coast Guard, which is part of the Patrol and Security Department of the police force. Israel's border police, also a division of the Israel Police, inspect persons arriving through Israeli ports. Finally, the Civil Guard, a volunteer organization, assists police in watching the coasts.

The Civil Guard is subdivided into several units, two of which are particularly relevant to typical coast guard functions. First, there is a Maritime Police Civil Guard that provides assistance to maritime police officers with patrol duties, policing, and search and rescue in the Sea of Galilee and Mediterranean Sea. Second, an Environmental Civil Guard helps to enforce regulations with Environment Ministry inspectors, and to raise the public's awareness of environmental issues pertaining to the coasts.

The Customs and Value Added Tax (VAT) Department:

This government organization inspects cargos and manifests and also cooperates on crime prevention and terrorism with the police. For example, they have a Senior Deputy Director General of Investigations, Drugs, Intelligence and Seizures.

Approach to Maritime Security in Italy

This appendix discusses Italy's approach to maritime security.

Coastline Length and Dimensions of Exclusive Economic Zone (EEZ):

Italy has claimed an Exclusive Fishing Zone (EFZ), which includes the right to all living resources within 200 nautical miles of the coast, of 155, 629km^2. The length of Italy's coastline is 9,225.8 km.

Organizations Responsible:

- Italian Coast Guard
- Customs Service
- Police Guards
- Navy

Coast Guard:

The Italian Coast Guard was created in 1989 under the Captain of the Port Authorities (Capitanerie di Porto), which is part of the Italian Navy. The organization is divided into two sections. The Coast Guard works with the Ministry of Defence as well as the Ministries of Transportation and Navigation and of Fishing.

The Coast Guard's central command section is divided into 7 departments: personnel, legal affairs, plans and operation, naval and air vehicles, logistic, navigation safety, and

informatics and advance technology service. The central section also co-ordinates the activities of the Operation Centre of the Ministry of Transportation and Navigation.

The Coast Guard's Mediterranean Sea tasks are run out of the Operation Centre. The Centre provides an immediate response to emergencies on territorial and international waters 24 hours a day, seven days a week. It is also the site of the Italian Maritime Rescue Coordination Centre (IMRCC), which is responsible for the organization and coordination of search and rescue.

From the Centre, the Coast Guard combats marine pollution, commands operational sea and air units, operates the Aerial Remote Sensing Service (which gathers data for marine environment protection and monitors all activities at sea), and manages the Automated Search and Rescue System (ARES) for tracking the location, navigation plan, and destination of Italian and foreign vessels at sea.

The Coast Guard operates a maritime unit with the Ministry of Environment, and has another unit with the Ministry of Fishing. The Coast Guard cooperates with the "Carabinieri", which is a police force under the Ministry of Defence that shares the control of the coast.

The Coast Guard also has a land-based section that includes 13 Maritime Directors, 50 harbour offices, 45 maritime support offices, 138 local maritime offices, 131 "Safe Beach" units, 3 aircraft squadrons, 1 helicopter squadron, 4 air bases, 1 satellite tracking station, 2 LORAN C radio stations, and 2 diving units.

The Coast Guard has about 10, 000 personnel. Its 391 ships vary in size, and are stationed at 118 bases in Italy. Among its vessels

is the state of the art 52 meter cutter, the Saettia, which was commissioned on the 134th anniversary of the Capitanerie di Porto in Muggiano on 20 July 1999.

The Coast Guard's Flight Service possesses 12 Piaggio P166 DL3 aircraft fixed-wing aircraft. They are used for medical evacuations, search and rescue, and aerial remote-sensing services operations. The rotary-wing component consists of four Agusta Bell AB412 helicopters. They are used for search and rescue and medical evacuations.

Customs Service:

The Customs Service has a paramilitary force (Guardia di Finanza) of 60,000 personnel. They operate a fleet of 336 vessels. The largest are 50 meters length. It also has an aircraft fleet consisting of 2 ATR-42MP aircraft, 18 A-109s, about 60 MD / Nardi 500 MCs, 12 AB-412s and 10 PD-166Ss.

The "Carabinieri":

Italy's "Carabinieri" are a 105, 000 person strong paramilitary police force. They operate a helicopter fleet, 164 patrol boats, and also have jurisdiction along Italy's coast.

Navy:

In addition to the Coast Guard, the Navy has 38,000 personnel, and a variety of vessels including submarines, an aircraft carrier, frigates, destroyers, and corvettes.

Approach to Maritime Security in Japan

This appendix discusses Japan's approach to maritime security.

Coastline Length and Dimensions of Exclusive Economic Zone (EEZ):

Japan has claimed an Exclusive Economic Zone (EEZ) of 3,648,393 km^2. The Japanese coastline is 29,019.7 km long.

Organizations Responsible:

- Japan Coast Guard
- Japan Maritime Self Defence Force
- National Police Agency

Japan Coast Guard:

Japan's Coast Guard (previously the Maritime Safety Agency) is an arm of the Ministry of Transport. It operates out of 11 regional headquarters, each headed by a Commander. A Commandant heads the whole organization, which includes an academy and training centre.

The Coast Guard is divided into an administrative unit and 5 Departments: Equipment and Technology: shipbuilding and construction of Coast Guard aircraft; Guard and Rescue: maintenance of public order at sea, oil pollution response, and search and rescue; Hydrographic and Oceanographic: provision of navigational charts, surveys, observation,

publications and information that are required to ensure navigational safety; and Maritime Traffic: implementation of navigation safety measures, and construction, maintenance and operation of aids to navigation.

The Coast Guard is able to inspect and detain ships in Japanese waters. Its vessels are armed, but for constitutional reasons these arms are removed when travelling on the high seas. The Coast Guard has become more robust since December 2001, when a violent incident involving a North Korean ship took place in Japanese waters.

Japan Maritime Self Defence Force (JMSDF):

Japan has the second-largest navy (i.e., the maritime branch of the JMSDF) in east Asia. In recent years, it has proved willing to respond forcefully to threats on its waters. In March 1999, the navy fired warning shots at a foreign vessel in Japanese waters for the first time in 54 years.

The JMSDF's operations can be divided into two main types: protecting maritime traffic and securing Japanese territory. The JMSDF emphases preparedness in order to protect maritime traffic from attack by enemy submarines, surface ships, and aircraft through surveillance, escort operations and defence of ports and straits. Protection of Japanese tankers is difficult because Japanese ships are not armed when in international waters. Of particular interest is the fact that Japan imports most of its oil from the Middle East. In order to do so, tankers must pass through the Strait of Malacca, which suffers from the highest incidence of piracy in the world.

In the case of aggression against Japan, the JMSDF is prepared to contribute to the defence of Japan by attacking surface ships, aircraft, and laying mines.

National Police Agency:

The National Police Agency and the Japanese Coast Guard respond to illegal activities and suspicious ships.

If a situation is too difficult for police authorities, such as an armed attack, the JMSDF will take control. Japanese law was amended in October 2001 to allow the military to use weapons, as a last resort, to stop suspicious ships that have refused to permit an on-board inspection.

The Netherlands Approach to Maritime Security

This appendix describes the approach to maritime security in The Netherlands.

Coastline Length and Dimensions of Exclusive Economic Zone (EEZ):

The Netherlands claims jurisdiction over the living resources off its coast. Its Exclusive Fishing Zone (EFZ) extends for 200 nautical miles and measures 50,309 km.[2] The Netherlands coastline is 1,913.8 km long.

The EFZ of Aruba is 2789 km^2. The coastline of the Antilles is 361.2 km. Aruba's coastline is 107.1 km long.

Organizations Responsible:

In The Netherlands, responsibility for maritime security is shared by:

- The Royal Netherlands Navy, which has operational command of the Coast Guard;
- The Immigration and Naturalization Service, whose tasks include the development of border control policy;
- The Royal Marechaussee (a police service with military status), which is the key policing agency in all ports except Rotterdam; and

- The Rotterdam-Rijnmond Seaport Police, which is charged with port and border security at the world's largest port.

Part one reviews these organizations in the order presented above.

Navy and the Coast Guard:

The Royal Netherlands Navy has operational command of the Coastguard in The Netherlands and The Netherlands Antilles and Aruba in the Caribbean. The Coastguard Service is a collaborative organisation of the Ministries of the Interior, Defence, Justice, Transport and Public Works and Water Management, Finance and Agriculture, Nature Management and Fisheries.

The Netherlands Coastguard Centre, situated in Ijmuiden, Netherlands, acts as the operational centre. The Centre plans and co-ordinates the tasking of all operational units involved in Coastguard activities. There are 13 main Coastguard duties that can be separated under the following 2 headings:

- Provision of Services: Assistance and Search and Rescue (SAR); Distress, emergency and safety radio communication; The limiting and handling of disasters and incidents; Vessel Traffic Services (VTS); Aids to navigation; and maritime traffic research.
- Maritime Law Enforcement: General Police duties; Customs and Excise supervision; Border control; Upholding the environmental laws; Upholding the laws regarding sea fishing; Upholding the laws regarding

nautical traffic; and Upholding the laws regarding ships equipment.

The Director of Coastguard makes operational agreements with departments. Under these agreements, the departments make available to the Director material, financial resources and personnel. Besides this, two policy plans are developed each year. One is for the provision of services, which is drafted by the Ministry of Transport and Public Works, and one is for the law enforcement tasks drafted by a North Sea Law Enforcement contact group. In these plans, the departments make clear which policy results they expect for that year.

The Director of the Coastguard combines the resources from the operational agreements, with the needs as set out in the annual policy plans. These are then united into one integrated operational plan. In this way expectations and resources are combined as efficiently as possible.

In The Netherlands Antilles and Aruba, the Coastguard Centre is located on the Island of Curaçao. Its tasks include general police duties (including combating drug trafficking), border control, customs, environmental and fisheries supervision, assistance and disaster relief.

Immigration and Naturalization Service

The Immigration and Naturalization Service, in consultation with the Department of Justice, develops border control policy. The Rotterdam-Rijnmond Seaport Police and Royal Marechaussee are accountable to the Immigration and Naturalization Service for its implementation.

Royal Marechaussee

The Royal Marechaussee is one of the four services of The Netherlands armed forces. It is essentially a police organization with military status.

The Marechaussee is responsible for border control in The Netherlands on all airports and in all seaports, except the Port of Rotterdam (see below for information on the Rotterdam-Rijnmond Seaport Police).

The Marechaussee's tasks that relate to coastal security include the turning away of undesirable aliens and detaining suspects, enforcing judgements, and providing emergency travel documents. It also looks after the transfer of aliens who are being deported to a foreign authority.

Rotterdam-Rijnmond Seaport Police

Rotterdam is the largest port in the world. Rotterdam-Rijnmond Seaport Police is responsible for the policing in this port city.

Rotterdam-Rijnmond Seaport Police have a fleet of 13 vessels of different sizes, speeds, drafts and seaworthiness. Its 40 patrol vehicles are used mainly to patrol wharves and terminals. Rotterdam-Rijnmond Seaport Police's core tasks include environmental enforcement, border security, shipping safety, port safety and security, and combating organized crime.

A key task for the Rotterdam-Rijnmond Seaport Police is border control and security. All crewmembers of ships calling at the port of Rotterdam are checked. Detected stowaways are held in

an area reserved for illegal aliens and then returned to their country of origin. The vessels of the Rotterdam-Rijnmond Seaport Police Europoort Section patrol the Haringvliet and Grevelingen estuaries, and are suitable for mid-sea operations and assisting the Coastguard at sea.

New Zealand's Approach to Maritime Security

This appendix discusses New Zealand's approach to maritime security.

Coastline Length and Dimensions of Exclusive Economic Zone (EEZ):

New Zealand claims an EEZ of 4,053,000 km^2 (the 4th largest area in the world), which includes several small islands territories. New Zealand's coastline is 17,208.6 km long.

Organizations Responsible for Maritime Security:

The New Zealand government and volunteer organizations that contribute to maritime security are:

- The Maritime Safety Authority (MSA), which is concerned with marine safety regulations and resources;
- The New Zealand air force and navy, which conduct maritime surveillance;
- The 24-hour volunteer Coast Guard, which handles search and rescue; and,
- The Civil Aviation Authority.

The roles of these agencies are reviewed below. However, it should be noted that New Zealand initiated a comprehensive Maritime Patrol Review in 2001. This means that some of the structures and arrangements described below may change. The objective of the review is improving coordination.

MSA:

The MSA is a Crown entity with the status of a body corporate. The Director of Maritime Safety heads the Authority. He / she is responsible to a five-person body appointed by the Governor-General on the recommendation of the Minister of Transport, which is responsible for overseeing the Authority. Two of the body's members are appointed after consultation with the maritime industry; the other three represent the public interest in maritime matters.

The MSA is part of an integrated search and rescue organization that works with the police, Navy, Air force, and the Civil Aviation Authority. The Royal New Zealand Coast Guard also plays a role, and is usually first on the scene.

The MSA works with the Department of Fisheries, the Department of Environment, and the Department of Conservation to ensure the protection of marine resources.

Air Force:

One of the Royal New Zealand Air Force's (RNZAF) key responsibilities is to conduct patrols in New Zealand's 200-mile EEZ and the southern Pacific Ocean. Other tasks carried out by the Maritime Patrol Force include resource protection, disaster relief reconnaissance, and search and rescue in New Zealand the South Pacific.

No. 5 Squadron at RNZAF Base Auckland uses six P3-K Orion long-range surveillance aircraft to fulfill this maritime surveillance role. The squadron comprises 75 aircrew and 70 support and maintenance personnel. No. 5 Squadron's P3-K

Orion has a 6, 000 km range and can remain aloft for up to 8 hours. It has a relatively high transit speed to operating areas. Of the more than 500 marine search and rescues that occur in New Zealand each year, RNZAF Orions are typically involved in seven.

Navy:

A key task of the Royal New Zealand Navy is asserting sovereignty over the resources in New Zealand's EEZ. New Zealand's oceanic area of interest extends well beyond its EEZ and far into the Southern Ocean. As a result, an oceanic surveillance and patrol capability is considered a vital component of New Zealand's defence requirements.

The current fleet is used for coastal patrol, hydrographic surveying, diving support, and mine counter-measures.

Coast Guard:

The Royal New Zealand Coast Guard is a nationwide 24-hour marine search and rescue service. It operates from a network of 65 affiliated units, strategically located around the coastline and major lakes of New Zealand.

The Coast Guard has 2, 500 active volunteers and 12, 000 supporter members. The Coast Guard has 75 dedicated rescue vessels. Most of them are Rigid Hull Inflatable Boats (RIB's) averaging 6.8 meters in length.

The Auckland Coast Guard Air Patrol owns a Cessna 182, and the Coast Guard has access to flying club aircraft at 8 other

locations. The Air Patrol's main task is aerial surveillance during a search and rescue incident.

Civilian Aviation Authority (CAA):

The CAA participates in search and rescue and operates the National Rescue Coordination Centre (NRCC). Like the MSA, it is responsible to the Ministry of Transport.

The resources from other agencies that are used by the CAA when necessary and as available are:
Aircraft

- Military: P3K Orion, C130, Iroquois Helicopters
- Civilian: New Zealand civil aircraft, both fixed wing and rotary, are available for search and rescue operations.

Surface Vessels

- Military: Navy Vessels
- Civilian: Merchant vessels, Royal New Zealand Coastguard Federation vessels, Police launches (at Wellington and Auckland), and fishing vessels.

The Norwegian Maritime Security Approach

This appendix reviews Norway's approach to maritime security.

Coastline Length and Dimensions of Exclusive Economic Zone (EEZ):

The area of Norway's Exclusive Economic Zone (EEZ) is 1,095,065 km^2. The length of Norway's coastline is 53,198.6 km.

Organizations Responsible:

- The Royal Norwegian Air Force
- The Royal Norwegian Navy
- The Norwegian Coast Guard
- The Naval Home Guard

The Royal Norwegian Air Force:

Coast Guard operations and maritime surveillance are among the Air Force's missions. The air force has two P-3N Orion patrol aircraft for use by the Coast Guard. These aircraft are equipped with monitoring equipment. The air force has 6 Lynx mark 86 helicopters that are used by the Coast Guard.

The Air Force's four P-3C Orion aircraft have depth charges and torpedoes, and are tasked with coastal surveillance. The Air Force also uses 12 Sea King mark 43 helicopters as a search

and rescue platform. This aircraft can carry up to 20 people in an emergency.

The Royal Norwegian Navy:

The Navy's principal tasks include surveillance and control of inshore waters, exercise of sovereignty in Norwegian waters, Coast Guard duties including coastal administration and search and rescue, and the protection of Norwegian interests on the high seas.

Another part of the Norwegian Navy is the coastal artillery. The coastal artillery's main task is to block fjords leading to strategic towns and harbours.

The Coast Guard:

The Coast Guard is the third part of the Norwegian Navy. It is responsible for search and rescue, environmental and sovereignty patrols, and making its inspection services available to other government agencies and the civil community. This entails maintaining a presence in the Norwegian Economic Zone, the Fishery Protection Zone, and in Norwegian coastal waters.

The Coast Guard can, by law, board and inspect any vessel in Norwegian waters that it wishes. It also has the authority to make arrests and seize a ship if it finds that fishing quotes have been exceeded, that there is illegal equipment on board, or some other problem. Its vessels are armed but the personnel usually are not. However, if denied access to a vessel, the Coast Guard has the power to forcibly board it.

The Naval Home Guard (Naval HG):

The Naval HG has roughly 4,900 members divided into 10 sectors and 31 areas. The main task of the Naval HG is the surveillance, identification, monitoring and reporting of any activity at sea along the coast. The Naval HG can mobilize approximately 235 vessels, 77 high-speed craft and 74 coastal reporting stations. The units are armed with 12.7 mm heavy machine guns. On mobilization, the Naval HG is placed under the command of the Commander of the armed forces for North Norway and South Norway (COMNON and COMSONOR).

Approach to Maritime Security in South Africa

This appendix discusses South Africa's approach to maritime security.

Coastline Length and Dimensions of Exclusive Economic Zone (EEZ):

South Africa has claimed a 200 nautical mile Exclusive Fishing Zone (EFZ) measuring 1,450,596 km^2. South Africa's coastline is 3,750.8 km long.

Organizations Responsible:

South Africa does not have a coast guard. The main coast guard duties have been divided among the following:

- South African Police Service
- The Department of Environmental Affairs and Tourism;
- The Department of Transport;
- The National Sea Rescue Institute (NSRI);
- The South African Maritime Safety Authority (SAMSA); and
- The Department of Defence.

South African Police Service:

The South African Police Service has been entrusted with maritime law enforcement. In order to do so, it operates seven 12 ton vessels, four 5 ton vessels, and nine 4 metre vessels.

Department of Environmental Affairs and Tourism:

Marine environmental protection is primarily the responsibility of the Department of Environmental Affairs and Tourism. However, the South African Police Service handles law enforcement, and the Department of Transport is responsible for oil pollution prevention.

Environmental protection within the ports has been contracted to Portnet, a private company. Infrequently, the Department of Environmental Affairs and Tourism will assist in a clean-up effort.

The Department of Environmental Affairs and Tourism uses four 29 metre vessels with a range of 5, 000 nautical miles and one aircraft to combat oil pollution. Pentow Marine Ltd. operates these assets under contract to the Department.

Department of Transport:

The Department of Transport is responsible for the overall co-ordination and management of the South African Search and Rescue Organisation (SASAR). The members of SASAR are the Department of Transport, the South African National Defence Force (SANDF) (i.e., the Navy and Air Force), the South African Police Services, Portnet, and the National Sea Rescue Institute (NSRI).

The Department of Transport does not have the aircraft or vessels, and depends on the other departments and agencies (especially the SANDF and the NSRI) for these.

The National Sea Rescue Institute (NSRI):

NSRI employs 18 people. The rest of the organization, over 650 men and women, are volunteers. It has 24 rescue bases located along the coastline and one inland base. NSRI has 50 rescue craft, which range from a 13 meter deep-sea vessel to a 4 meter surf craft. Its primary role is search and rescue along the coastline and up to 50 nautical miles seawards. NSRI also teaches water and boating safety to schools, scout groups, yacht clubs, and others.

The South African Maritime Safety Authority (SAMSA):

SAMSA is a growing organization operates under the Department of Transport. SAMSA's mandate includes ensuring the safety of life and property at sea, preventing oil pollution, and promoting South Africa as a maritime nation. Although primarily an administrative unit involved in licensing, ship registration, and accident investigation, it also maintains South Africa's search and rescue capability and counter-pollution response.

The Department of Defence:

The Navy is charged with the protection and defence of South Africa's maritime claims, and it assists SAMSA when resources permit.

Approach to Maritime Security in Spain

This appendix discusses Spain's approach to maritime security.

Coastline Length and Dimensions of Exclusive Economic Zone (EEZ):

Spain's Exclusive Economic Zone (EEZ) is 683,236 km^2, and the coastline is 7,268.1 km (this includes coastline for the Canary Islands).

Organizations Responsible:

Spain has no Coast Guard. Maritime security is performed by:

- The Guardia Civil (Spanish Civil Guard)
- The Spanish Navy

These organizations are discussed below. There is also a short note about operations of these organizations in the Canary Islands, and the Straight of Gibraltar.

The Guardia Civil:

The Guardia Civil is a paramilitary police force. It reports to the Ministry of Interior and the Secretary of State for Security. Depending on the issue, the Guardia Civil can receive orders from the Ministry of Economy and Finance and other ministries. The Guardia Civil is responsible for law enforcement, including ensuring that fishery and environmental regulations are respected. Its personnel possess small arms, and their 15 patrol ships (which are 22 meters length) can intercept and board ships.

Another Spanish police force, the National Police (Policia Nacional), do not have their own coastal boats and have to seek assistance on an as-needed basis from other services. Customs (Aduana) has a few small patrol ships.

Navy:

The Navy's role is to protect Spain and to act when a problem emerges that is too complex or dangerous for the Guardia Civil to handle. The Spanish Navy, with support from the Air Force, is responsible for the coast guard function. Navy ships are armed, and it has the power to detain suspect vessels.

The Navy is well positioned to help when called upon. It is based at three main locations on peninsular Spain (El Ferrol, Rota and Cartagena), and maintains small patrol crafts at the Balearic and Canary Islands. This suggests that the Navy plays an important part in the protection of the Islands.

The Navy can assist other departments, such as the Environment

Ministry. The Ministry of Agriculture and Fisheries does not have its own enforcement fleet. The Navy's assistance is sought when necessary.

In addition, the Army plays an important role in terms of coastal defence on land. There are some coastal defences manned or at least maintained by the Army.

The Canary Islands and the Straight of Gibraltar:

In the Canary Islands, the Navy co-operates with Spanish, Italian and British vessels to patrol against illegal immigration from Africa. The Spanish Navy also sails in the Strait of Gibraltar area in defence of national sovereignty (there are territorial disputes with Morocco over small islets) and to interdict illegal immigrants (with the support of small police vessels). The Navy also protects Strait of Gibraltar shipping against terrorism.

United Kingdom Approach to Maritime Security

This appendix discusses the approach to maritime security in the United Kingdom (UK).

Coastline Length and Dimensions of Exclusive Economic Zone (EEZ):

The UK coastline is 19716.6 km long. The UK has claimed an exclusive fishing zone (EFZ), rather than an exclusive economic zone. Its EFZ extends to 200 nautical miles and measures 753, 752 km^2.

Organizations Responsible for Maritime Security:

There is no UK Coast Guard that is comparable to the Canadian Coast Guard. The following government and volunteer agencies handle coast guard functions:

- The Maritime and Coastguard Agency;
- Trinity House;
- Fisheries departments;
- The Royal Navy;
- Her Majesty's Customs and Excise; and
- Port Authorities.

There is little national coordination between these agencies except when a special situation develops. Their roles are examined in sequence below.

The Maritime and Coastguard Agency (MCA):

The MCA is a part of the Department of Transport. The MCA carries out port state control of non-UK ships, investigates and prosecutes breaches of merchant shipping legislation and develops and sets ship and seafarer standards through legislation, Marine Notices and Codes of Practice. It also provides assistance to other emergency services such as police, fire and ambulance.

MCA personnel are unarmed civilians with no power to intercept ships or make arrests; however, their surveyors have the authority to board and inspect ships. They can order the detention of any vessels that do not meet the required safety standards. MCA has few vessels and they are not armed.

The work carried out by the MCA includes search and rescue, survey and inspection, and counter pollution and pollution prevention. The MCA's maritime survey and inspection branch is responsible for setting the standards for the inspection and surveying of vessels.

Her Majesty's (HM) Coastguard (which is a part of the MCA) formulates civil maritime search plans. It is not connected to the Royal Navy on a day-to-day basis; however, HM Coastguard would assist the Royal Navy during wartime if required. It can request assistance from dedicated search and rescue assets and vessels that happen to be in the area.

Assets are provided by several agencies. The volunteers of the Royal National Lifeboat Institution provide sea-based search and rescue. Royal Navy and Royal Air Force helicopters assist in the air. And finally, the Coastguard operates four Sikorsky S-

61N helicopters on charter from Bristow Helicopters. They can stay aloft for about 4 hours and have a 180-mile radius of action.

Trinity House:

Trinity House maintains marine aids to navigation and provides pilotage services for UK coastal waters. Its personnel are civilian and unarmed.

Fisheries Control and Enforcement:

Four UK government departments are involved in fisheries protection: the Ministry of Agriculture; Fisheries and Food; Welsh Office of Agriculture, the Scottish Office of Agriculture, Environment and the Fisheries; and the Department of Agriculture for Northern Ireland. In addition to the patrols conducted by the Royal Navy, these departments have a few small vessels of their own. Their personnel are not normally armed but can make arrests.

The Royal Navy:

Royal Navy's Fishery Protection Squadron undertakes coastal fishery protection and the patrol of Britain's offshore gas and oilfield installations duties. The four Island Class patrol vessels fulfill their fishery protection tasks outside the 12-mile coastal limit, and carry out regular surveillance patrols. They are armed and have a 16.5 knot top speed.

Currently employed around the UK on fishery protection are Her Majesty's Ships Guernsey, Anglesey and Cattistock.

Her Majesty's Customs and Excise:

The mostly shore-based Customs and Excise seeks to prevent smuggling. They have some inshore vessels to facilitate their inspections.

Port Authorities:

The ports have their own security police.

United States Approach to Maritime Security

This appendix outlines the United States approach to maritime security and coastal policing.

Coastline Length and Dimensions of Exclusive Economic Zone (EEZ):

The Unites States Exclusive Economic Zone (EEZ) is 8,078,169 km^2. The United States coastline is 133,312 km long.

Organization Responsible for Maritime Security

- United States Coast Guard (USCG)

The USCG

The USCG is a military organization within the Department of Homeland Security. The Commandant reports directly to the Homeland Security Secretary. However, the USCG works closely with the Under Secretary of Border and Transportation Security and maintaining its independent military service identity. Following a declaration of war, or when directed by the President, the Coast Guard would operate as an element of the Department of Defence.

The Coast Guard has five fundamental roles:

- Maritime Safety: Eliminate deaths, injuries, and property damage associated with maritime transportation, fishing, and recreational boating;
- National Defence: Defend the nation as one of the five U.S. armed services. Enhance regional stability in support of the National Security Strategy, utilizing the Coast Guard's unique and relevant maritime capabilities;
- Maritime Security: Protect United States maritime borders from all intrusions by: (a) halting the flow of illegal drugs, aliens, and contraband into the United States through maritime routes; (b) preventing illegal fishing; and (c) suppressing violations of federal law in the maritime arena;
- Mobility: Facilitate maritime commerce and eliminate interruptions and impediments to the efficient and economical movement of goods and people, while maximizing recreational access to and enjoyment of the water; and
- Protection of Natural Resources: Eliminate environmental damage and the degradation of natural resources associated with maritime transportation, fishing, and recreational boating.

National Defence

The Coast Guard's national defence role is to support military commanders as outlined in a memorandum of understanding signed by the Secretaries of Defence and Transportation in 1995. Four major national defence missions have been assigned to the Coast Guard: maritime interception, deployed port operations / security and defence, peacetime engagement, and environmental defence operations.

Maritime Security

As the nation's leading maritime law enforcement agency, the United States Coast Guard has broad, multi-faceted jurisdictional authority in this area.

The *Posse Comitatus Act* forbids United States military forces from enforcing domestic laws. This role has been assigned to the Coast Guard. There are provisions, however, for the military forces, particularly the US Navy, to provide assistance. In such cases, the Coast Guard will embark a Law Enforcement Detachment to conduct actual searches, seizures and arrests. Numerous additional federal statutes give the Coast Guard the authority it needs to board, search, confiscate and arrest suspected law-breakers. This is often done in conjunction with the US Customs Service and the Drug Enforcement Agency.

The Coast Guard's maritime defence roles relate to a series of specific tasks:

- Protect ports, the flow of commerce, and the marine transportation system from terrorism;
- Maintain maritime border security against illegal drugs, illegal aliens, firearms, and weapons of mass destruction;
- Ensure that rapid deployment and resupply of military assets, both by keeping Coast Guard units at a high state of readiness, and by keeping marine transportation open for the transit assets and personnel from other branches of the armed forces;
- Protect against illegal fishing and indiscriminate destruction of living marine resources, prevention and response to oil and hazardous material spills--both accidental and intentional; and,

- Coordinate efforts and intelligence with federal, state, and local agencies.

The Coast Guard monitors safety on all types of vessels, including foreign ships, which are within the waters of the United States. Most of the ships in US ports are foreign-flag ships that must comply with comprehensive safety standards issued by the International Maritime Organization (IMO). The USCG imposes a system of port state control inspections to ensure that substandard ships are denied access to US waterways. Coast Guard Captains of the Port have the authority to board and examine vessels, to detain them in port, or to order them out of port, if necessary, to ensure the safe operation of the waterways.

No other government agency or organization has the extensive variety and inventory of cutters, vessels, aircraft, and command-and-control systems as the Coast Guard, or the expertise necessary to perform the five core roles. These assets include: 36, 000 active duty personnel, 8, 000 reservists, 232 cutters (greater than 65'), 211 aircraft and 1,400 small boats.

Coast Guard vessels assigned to maritime security and national defence roles are armed. Many are equipped like naval vessels, and have surface-to-surface missiles, torpedoes and large calibre guns. The personnel involved in law enforcement activities are armed, and have expertise regarding the boarding and seizure of vessels.

Maritime Surveillance Activities of Provincial Airlines Limited

This appendix considers aerial maritime surveillance that has been contracted out.

Background

The Airborne Maritime Surveillance Division of Provincial Airlines Limited (PAL) commenced operations for the offshore oil exploration industry in the early 1980s. Its relationship with the Department of Fisheries and Oceans (DFO) began in 1986 as a trial program for alternate service delivery for maritime surveillance.

PAL entered into the first of its three five-year contracts with DFO in 1989. It was the first private company contracted to carry out maritime surveillance. PAL received this task because the former service provider, the Department of National Defence (DND), had decided that its CP-121 Tracker coastal patrol aircraft would be retired in 1990. This forced DFO to turn to industry for its marine surveillance requirements. The current contract with PAL expires in October 2004, but funding for the DFO program was increased in December 2001 and will be sustained at the new level until at least 2010.

Contracts

As with all government contracts, Public Works and Government Services Canada is the Contract Authority. However, PAL is under contract to DFO, meaning that DFO has direct control over the services it provides and the data it collects. PAL flights are considered (by DFO) to be not PAL patrols but DFO patrols.

The arrangement entered into in 1989 was modified after the 11 September 2001 terrorist attacks on the United States (US). The federal government provided funding for a National Marine Security Initiative in its December 2001 budget, enabling DFO to "increase the scope and frequency of its surveillance flights over critical approaches to North America. This will enhance Canada's capacity to identify and address potential marine threats." About $ 60 million in spending was committed over five years to increase maritime intelligence gathering and to protect Canadian ports and other critical infrastructure.[1]

This allowed DFO to increase its utilization of PAL aircraft and intensify its data collection on non-fishing boats like bulk carriers, freighters, and container and cruise ships. When the contract was retendered in January 2003, the new funding package was extended to 2010. Transport Canada explained on 22 January that DFO will be "expand[ing] its air surveillance program. Augmenting the existing air program is an efficient and cost-effective way for Canada to obtain intelligence on marine vessel activities... This will mean more air patrols on both coasts inside and outside Canada's 200-mile limit. It will

[1] Department of Finance Canada, "Budget 2001 – Enhancing Security for Canadians (also published as Chapter 5 of the Budget Plan)." Available at: http://www.fin.gc.ca/budget01/booklets/bksece.htm. Accessed on 2 June 2003.

also mean that patrols can be conducted at an enhanced level to gather information for security purposes, in addition to increased fisheries enforcement and pollution detection."[2]

Aircraft

PAL utilizes three fully equipped King Air 200 aircraft. About 6, 000 hours is flown on the three aircraft each year. They are available to DFO around-the-clock.

Each of the aircraft possesses radar, forward-looking infrared, data management, night vision, and satellite communication capabilities. Two of the PAL aircraft are capable of flying for 6.5 hours, while one has longer-range fuel tanks and can fly missions of about 7.5 hours. The aircraft will be equipped with Automated Identification System (AIS) receivers in 2003.

The Missions – General

PAL does not see the military as a competitor. Rather, PAL provides a service – domestic maritime law enforcement – that enables the navy to concentrate its scarce assets on other tasks. While PAL cannot conduct interceptions / arrests, the DFO personnel who are always on board can do so. No one on a PAL aircraft is armed.

---

[2] Department of Transport Canada, "Backgrounder – Highlights of New Marine Security Initiatives." Attached to "Government of Canada Announces up to $172.5 Million in New Marine Security Projects," News Release GC001/03 (22 January 2003). Available at: http://www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2003/03-gc001.htm. Accessed at: 2 June 2003.

DFO regularly schedules PAL flights. The aircraft are usually focussed on fisheries and conservation missions, but at the same time their physical 'presence' in remote areas has a deterrent effect because ship captains know that Canadian authorities are looking for them and are aware of them. The flights also detect and identify marine targets of interest. On 19 July 1999, for example, a routine DFO patrol from Canadian Forces Base (CFB) Comox in Vancouver detected the first Chinese immigrant-smuggling ship off the British Columbia coast.

The Missions – Where, What Information, and for Whom

DFO patrols are conducted using PAL aircraft along the Atlantic and Pacific coastline. The aircraft are based on the east coast, but one operates from CFB Comox on the east coast from June to September.

According to Ken Penny, a Senior Program Officer within DFO's Enforcement Branch, the Atlantic patrols are conducted in the south from the Canada / US border to the lower one third of the Labrador coast in the north. Occasionally, patrols are flown from the north to the Davis Strait area. Seaward within this area, patrols are flown to and in some cases beyond Canada's 200 mile extended economic zone. A major objective is to monitor foreign fishing activity on the Nose and Tail of the Grand Banks and the Flemish Cap. On the Pacific side, patrols are conducted between the Canada / US borders in the north and south. Generally speaking, patrols in the west are not conducted seaward for more than 50 to 60 nautical miles.[3]

[3] Ken Penny, "DFO Air Surveillance Program," electronic mail message to Grant Dawson, (Tuesday 3 June 2003).

For the most part, ship identification information (names and numbers) and their position, heading, and activities are recorded. Digital pictures are often taken. Information is also routinely gathered on iceberg and marine mammal locations, ice and environmental conditions, and pollution events.

This is primarily intended to meet DFO's requirement for fisheries enforcement, but DND is a significant user of the information. Special efforts have been made to pass the data to the Canadian Forces intelligence systems on both coasts in real-time so that the military can develop a clear picture of the activity on the marine approaches to Canada. The Canadian Forces Maritime Operational Information and Surveillance Centres in CFB Halifax and Comox receive the information by satellite from the PAL Surveillance Information Centre. DND requirements have been incorporated into the patrol schedules. PAL data is also provided to the Royal Canadian Mounted Police, Citizenship and Immigration Canada, and the Atmospheric Environment Service on an as-needed basis (which is not often).

The Missions – Limitations

During the development of the National Marine Security Initiative, DFO proposed three options for marine security improvement. However, the funding was sufficient only for enhancing DFO's existing program structure. While added security benefits have and are being provided, this has resulted in part-time coverage of the west coast, and inadequate coverage of the northern areas of the east coast.

The Registration and Licensing of Vessels in Canada

This appendix discusses the registration and licensing of vessels in Canada.[4]

Registration

This practice falls under the Canada Shipping Act (CSA). The 1987 version of this Act was revised and updated in 2001. The new Act received Royal Assent in November 2001 but had not come into force as of 2 July 2003 because Transport Canada is making the required regulations.[5]

Under the Canada Shipping Act, any commercial or pleasure vessel of 15 gross tons (which roughly equates to a 12 meter ship) or more must register with Transport Canada. Generally, the vessel owner must be Canadian. The '15 tones' figure is an arbitrary number that is in acceptance in the industry, and is considered to be a fair division between those vessels that have to be registered and those that have to be licensed.

CSA, 2001 will require commercial vessels smaller than 15 gross tons to register with Transport Canada. Currently, the Canada Customs and Revenue Agency (CCRA) licenses these vessels on behalf of Transport Canada.

---

[4] See Transport Canada, How to Register a Ship or Boat in Canada, (February 2000).

[5] David Johansen, "Bill C-14: The Canada Shipping Act, 2001," Library of Parliament Research Branch Legislative Summary LS-393E, (Ottawa: May 2001).

Registration is different from licensing because it provides legal title, and it affords vessels with a unique name and number. Vessels equal to or less than 15 tons can be registered to obtain these benefits, but this is not mandatory.

Registered vessels receive a Certificate of Registry that must be renewed periodically. This Certificate must be on board the vessel at all times.

Licensing

A Small Vessel License from CCRA is required for most non-registered vessels that are principally maintained or operated in Canada. Licenses are required for:

- commercial vessels that do not exceed 15 gross tons (as mentioned, this is being changed); and

- pleasure crafts that do not exceed 15 gross tons and are equipped with a 7.5 kW motor or more than one motor, the combined power of which is 7.5 kW or more.

This requirement includes personal watercraft. Vessels with less powerful motors may also be licensed.

Registration or a license is not required for vessels registered in another country, amphibious vehicles for which a provincial automobile license is required, Canadian Forces ships, and lifeboats.

The process for the registration and licensing of vessels is the same across Canada.

Federal Statutes Relating to Ports

This appendix lists the federal statutes that relate to ports. According to the Consolidated Statutes and Regulations of Canada, updated to 31 December 2002, there are 51 relevant statutes:

1. Canada Marine Act
2. Canada Shipping Act
3. Quebec Harbor, Port Warden Act
4. Maintenance of Ports Operations Act, 1986
5. West Coast Ports Operations Act, 1994
6. West Coast Ports Operations Act, 1995
7. Marine Liability Act
8. Canada Shipping Act, 2001
9. Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act
10. Canada Transportation Act
11. Privacy Act
12. Harbour Commissions Act
13. Access to Information Act
14. Payments in Lieu of Taxes Act
15. Marine Insurance Act
16. Health of Animals Act
17. Canadian Environmental Assessment Act
18. Firearms Act
19. Geneva Conventions Act
20. Criminal Code
21. British Columbia Grain Handling Operations Act
22. Canada National Parks Act
23. Coasting Trade Act
24. Plant Protection Act

25. Prince Rupert Grain Handling Operations Act
26. Public Sector Compensation Act
27. Navigable Waters Protection Act
28. Quarantine Act
29. Saguenay-St. Lawrence Marine Park Act
30. Western Grain Transition Payments Act
31. Canadian Environmental Protection Act, 1999
32. Energy Administration Act
33. Excise Act
34. Foreign Missions and International Organizations Act
35. Canada Labour Code
36. Pension Act
37. Pilotage Act
38. Public Service Superannuation Act
39. Blue Water Bridge Authority Act
40. Fishing and Recreational Harbours Act
41. National Defence Act
42. Trade-marks Act
43. Coastal Fisheries Protection Act
44. Merchant Seamen Compensation Act
45. Canada Post Corporation Act
46. Comprehensive Nuclear Test-Ban Treaty Implementation Act [Not in force]
47. Export and Import Permits Act
48. Income Tax Act
49. James Bay and Northern Quebec Native Claims Settlement Act
50. Shipping Conferences Exemption Act, 1987
51. Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act

The Top 10 Canadian Ports By Tonnage Handled

This appendix lists Canada's top 10 ports, raked according to tonnage handled in 2002.

	2001 Total	2002 Total	Percentage Change
Vancouver	37, 825	33, 297	-12.0
Come-By-Chance	7 966	16 445	106.4
Saint John	12, 394	12, 871	3.8
Sept-Îles / Pointe-Noire	9, 479	8, 602	-9.3
Montréal / Contrecoeur	9, 032	8, 444	-6.5
Québec / Lévis	6 738	7 403	9.9
Port Hawkesbury	11 580	6 917	-40.3
Newfoundland Offshore	3 676	6 721	82.8
Port-Cartier	3, 828	6, 627	73.1
Halifax	6 869	6 041	-12.1
Fraser River	5, 536	5, 882	6.3
Nanticoke	6 041	5 848	-3.2
Hamilton	3, 618	4,104	13.4
Thunder Bay	3, 317	3, 262	-1.6
Howe Sound	2, 604	2, 439	-6.3
Port-Alfred	1, 895	2,172	14.6
Baie-Comeau	1, 990	1, 852	-7.0
Sault-Ste-Marie	1, 648	1, 755	6.5
Sorel	2, 209	1, 728	-21.8
Windsor (Ont.)	1, 964	1, 708	-13.0
Sub-total	140, 209	144,118	2.8
Other ports	40, 751	37, 093	-9.0
Grand total	180, 961	181, 211	0.1

The Top 10 Canadian Ports By Tonnage Handled

This appendix lists Canada's top 10 ports, raked according to tonnage handled in 2002.

	2001 Total	2002 Total	Percentage Change
Vancouver	37, 825	33, 297	-12.0
Come-By-Chance	7 966	16 445	106.4
Saint John	12, 394	12, 871	3.8
Sept-Îles / Pointe-Noire	9, 479	8, 602	-9.3
Montréal / Contrecoeur	9, 032	8, 444	-6.5
Québec / Lévis	6 738	7 403	9.9
Port Hawkesbury	11 580	6 917	-40.3
Newfoundland Offshore	3 676	6 721	82.8
Port-Cartier	3, 828	6, 627	73.1
Halifax	6 869	6 041	-12.1
Fraser River	5, 536	5, 882	6.3
Nanticoke	6 041	5 848	-3.2
Hamilton	3, 618	4,104	13.4
Thunder Bay	3, 317	3, 262	-1.6
Howe Sound	2, 604	2, 439	-6.3
Port-Alfred	1, 895	2,172	14.6
Baie-Comeau	1, 990	1, 852	-7.0
Sault-Ste-Marie	1, 648	1, 755	6.5
Sorel	2, 209	1, 728	-21.8
Windsor (Ont.)	1, 964	1, 708	-13.0
Sub-total	140, 209	144,118	2.8
Other ports	40, 751	37, 093	-9.0
Grand total	180, 961	181, 211	0.1

The Top 10 Non-North American Ports for Canada by Tonnage Shipped

This appendix lists the top 10 non-North American ports for Canada ranked according to tonnage shipped. They constitute 12% of Canada's imports from all foreign ports (including United States ports).

It should be noted that the table below ignores shipping from countries (such as Norway and the United Kingdom) that did not provide Statistics Canada with a complete breakdown by port of their sea trade with Canada. Since the focus of the table is on non-North American trade, the table also ignores the significant United States ports.

Non-North American Port	Tonnage Shipped in 2002
Rotterdam	8, 357, 193, 859.00
Antwerp	4, 755, 576, 340.00
Tokyo-Yokohama	3, 990, 450, 509.00
Arzew (Algeria)	3, 589, 894, 617.00
Kaohsiung (Taiwan)	2, 660, 733, 133.00
Pohang (South Korea)	2, 499, 309, 268.00
Hamburg	2, 451, 720, 366.00
Puerto Bolivar (Colombia)	1, 943, 356, 000.00
Puerto La Cruz (Venezuela)	1, 820, 824, 120.00
Port Talbot (United Kingdom)	1, 766, 573, 000.00
Ras Tanura (Saudi Arabia)	1, 730, 077, 446.00
Chiba (Japan)	1, 675, 253, 864.00

Top 10 Commodities Shipped from International Ports to Canada's Top 10 Ports

This appendix lists the top 10 commodities, sent from international ports in 2001, which were unloaded at Canada's top 10 ports.

This appendix highlights the wide variety of goods received by Canada. It also demonstrates how regional trade, such as the coal shipments from the United States in the case of Nanticoke, Ontario, can have a major impact on a port's on international shipping totals.

It should be noted that this data represents only one point in time, and is not generalizable to other years.

Interpretative Notes:

The ports are ranked in descending order, by the amount of international cargo handled. The top 10 commodities are also ranked highest to lowest.

The totals at the bottom of each port list relate to the total amount of all commodities sent from international ports. The totals do not reflect port activity overall because international loadings and domestic loadings and unloadings are not included. In addition, only the top 10 commodities for each

port are listed, but the port totals include the amount received of all principal commodities.

Nanticoke (Ontario)	Metric Tonnes (Actual)
Coal	11,396,999
Iron ores and concentrates	2, 377, 533
Other non-metallic minerals	105, 218
Other non-metallic mineral products	28, 106
Gasoline and aviation turbine fuel	7, 072
Unavailable	0
Coal coke and petroleum coke	0
Crude petroleum	0
Fuel oils	0
Metallic waste and scrap	0
Other refined petroleum and coal products	0
Nanticoke Total	**13, 914, 929**

Saint John (New Brunswick	Metric Tonnes (Actual)
Crude petroleum	10, 457, 857
Fuel oils	1, 307, 955
Other basic chemicals	533, 529
Gasoline and aviation turbine fuel	106, 784
Feed, cereal straw, eggs and other animal products	17, 563
Animal or vegetable fats, oils and flours	11, 267
Wood pulp	6, 419
Milled grain products and preps., bakery products	6, 225
Sugar	4,946
Other manufactured and miscellaneous goods	4, 448
Saint John Total	**12, 475, 465**

Montréal / Contrecoeur (Québec)	Metric Tonnes (Actual)
Other manufactured and miscellaneous goods	1, 598, 481
Gasoline and aviation turbine fuel	1, 157, 848
Iron ores and concentrates	756, 633
Sugar	631, 125
Fertilizers (excluding potash)	590, 253
Fuel oils	585, 918
Other basic chemicals	502, 098
Articles of base metal	428, 916
Copper ores and concentrates	416, 690
Other non-metallic mineral products	374, 674
Montréal / Contrecoeur Total	**9, 712, 057**

Québec City / Lévis (Québec)	Metric Tonnes (Actual)
Crude petroleum	7, 201, 114
Gasoline and aviation turbine fuel	503, 567
Iron ores and concentrates	339, 988
Fuel oils	246, 394
Corn	198, 577
Other basic chemicals	193, 496
Alumina	153, 358
Other oil seeds and nuts and other agricultural products	98, 485
Other refined petroleum and coal products	84, 453
Other metallic ores and concentrates	79, 077
Québec / Lévis Total	**9, 393, 442**

Port Hawkesbury (Nova Scotia)	Metric Tonnes (Actual)
Crude petroleum	6, 860, 105
Gasoline and aviation turbine fuel	1, 256, 393
Coal	857, 018
Other non-metallic minerals	126, 577
Fuel oils	86, 848
Other basic chemicals	79, 360
Other refined petroleum and coal products	62, 084
Coal coke and petroleum coke	49, 689
Unavailable	0
Salt	0
Port Hawkesbury Total	**9, 378, 073**

Vancouver (British Columbia)	Metric Tonnes (Actual)
Other manufactured and miscellaneous goods	1, 301, 616
Gasoline and aviation turbine fuel	769, 840
Fuel oils	530, 259
Articles of base metal	428, 569
Salt	395, 886
Plastic and rubber	307, 002
Other metallic ores and concentrates	296, 646
Other basic chemicals	249, 516
Machinery	210, 165
Iron and steel - primary or semi-finished	210, 122
Vancouver Total	**6, 634, 029**

Halifax (Nova Scotia)	Metric Tonnes (Actual)
Crude petroleum	3, 612, 937
Fuel oils	356, 787
Other manufactured and miscellaneous goods	346, 581
Machinery	233, 814
Prepared foodstuffs (not else classified)	203, 979
Other basic chemicals	191, 541
Other non-metallic mineral products	183, 715
Plastic and rubber	149, 206
Alcoholic and non-alcoholic beverages	131, 393
Vehicles and parts and accessories	79, 666
Halifax Total	**6, 106, 978**

Come-By-Chance (Newfoundland & Labrador)	Metric Tonnes (Actual)
Crude petroleum	4, 082, 196
Fuel oils	522, 403
Other basic chemicals	161, 123
Gasoline and aviation turbine fuel	100, 483
Other refined petroleum and coal products	39, 376
Unavailable	0
Sulphur	0
Come-By-Chance Total	**4, 905, 581**

Port-Cartier (Québec)	Metric Tonnes (Actual)
Other oil seeds and nuts and other agricultural products	818, 050
Wheat	488, 840
Coal coke and petroleum coke	157, 027
Corn	49, 235
Other non-metallic minerals	43, 990
Fuel oils	17, 400
Unavailable	0
Iron ores and concentrates	0
Limestone	0
Other basic chemicals	0
Port-Cartier Total	**1, 574, 542**

Sept-îles / Pte-Noire (Québec	Metric Tonnes (Actual)
Alumina	411, 767
Coal coke and petroleum coke	334, 776
Other non-metallic minerals	134, 980
Coal	38, 678
Fuel oils	35, 091
Other refined petroleum and coal products	25, 032
Iron ores and concentrates	21, 150
Articles of base metal	5, 711
Other manufactured and miscellaneous goods	4, 338
Iron and steel - primary or semi-finished	1, 558
Sept-îles/Pte-Noire Total	**1, 014, 719**

Canadian Coast Guard Fleet

List of Active and Inactive Vessels

The active vessels listed below are those being operated by Canadian Coast Guard Personnel. The non-active large and small vessels are listed at the bottom. These vessels are in the fleet inventory but are not currently being funded, crewed or sailed. They may be facing a disposal decision, on standby to replace another vessel in the event of breakdown, or out of service for maintenance.

The small vessels listed as Canadian Coast Guard College vessels are included in the non-active list because they are used for training at the College.

The list does not include vessels transferred to Crown Assets for disposal.

Canadian Coast Guard Fleet

- List of Active and Inactive Vessels

Ship	Type	Year Built	Length (m)	Home Port
Major Vessels				
LOUIS S. ST-LAURENT	Heavy Gulf Icebreaker	1969	119.6	Dartmouth, N.S.
TERRY FOX	Heavy Gulf Icebreaker / Supply Tug	1983	88.0	Dartmouth, N.S.
HENRY LARSEN	Medium Gulf - River Icebreaker	1987	99.8	St. John's, Nfld & Labrador
DES GROSEILLIERS		1982	98.2	Québec City, Québec
PIERRE RADISSON		1978	98.2	Québec City, Québec
ANN HARVEY	Light Icebreaker - Major Navaids Tender	1987	83.0	St. John's, Nfld & Labrador
EDWARD CORNWALLIS		1986	83.0	Dartmouth, N.S.
SIR WILLIAM ALEXANDER		1987	83.0	Dartmouth, N.S.
MARTHA L. BLACK		1986	83.0	Québec City, Québec
GEORGE R. PEARKES		1986	83.0	Québec City, Québec
SIR WILFRID LAURIER		1986	83.0	Victoria, B.C.
J.E. BERNIER		1967	70.7	St. John's, Nfld & Labrador
GRIFFON		1970	71.3	Prescott, Ontario
EARL GREY	Medium Navaids Tender - Light Icebreaker	1986	69.7	Charlottetown, PEI
SAMUEL RISLEY		1985	69.7	Parry Sound, Ontario
TRACY		1968	55.3	Sorel, Québec

SIMCOE		1962	54.6	Prescott, Ontario
BARTLETT		1969	57.7	Victoria, B.C.
SIR WILFRED GRENFELL	Offshore Ice Strength Multi Task Cutter	1987	68.5	St. John's, Nfld & Labrador
LEONARD J. COWLEY		1984	72.0	St. John's, Nfld & Labrador
CAPE ROGER	Offshore Multi Task Patrol Vessel	1977	62.5	St. John's, Nfld & Labrador
GORDON REID	Intermediate Multi Task (Patrol) Cutter	1990	50.0	Victoria, B.C.
TANU		1968	50.1	Patricia Bay, B.C.
TELEOST	Offshore Fisheries Research	1988	63.0	St. John's, Nfld & Labrador
WILFRED TEMPLEMAN		1981	50.3	St. John's, Nfld & Labrador
ALFRED NEEDLER		1982	50.3	Dartmouth, N.S.
W.E. RICKER		1978	58.0	Nanaimo, B.C.
HUDSON	Offshore Research & Survey	1963	90.4	Dartmouth, N.S.
JOHN P. TULLY		1985	68.9	Patricia Bay, B.C.
MATTHEW	Coastal Research & Survey	1990	50.3	Dartmouth, N.S.
LIMNOS		1968	44.8	Burlington, Ontario
VECTOR		1967	39.7	Patricia Bay, B.C.
F.C.G. SMITH	Multi Hulled Survey & Sounding	1985	34.8	Québec City, Québec
LOUISBOURG	Intermediate Multi Task (Patrol) Cutter	1977	37.8	Gaspé, Québec
E.P. LE QUÉBÉCOIS		1968	28.3	Sept-Iles, Québec
ARROW POST		1991	29.0	Prince Rupert, B.C.
ECKALOO	Special River Navaids Tender	1988	49.0	Hay River, NWT
DUMIT		1979	48.8	Hay River, NWT
NAHIDIK		1974	53.4	Hay River, NWT
NAMAO	Small Navaids Tender	1975	33.6	Selkirk, Manitoba

APPENDIX IX

Ship	Type	Year Built	Length (m)	Home Port
Small Vessels				
PARTRIDGE ISLAND	Small Navaids Tender	1985	23.0	Dartmouth, N.S.
ÎLE DES BARQUES		1985	23.0	Dartmouth, N.S.
ÎLE SAINT-OURS		1986	23.0	Sorel, Québec
CARIBOU ISLE		1985	23.0	Sault Ste. Marie, Ontario
COVE ISLE		1980	20.0	Parry Sound, Ontario
GULL ISLE		1980	20.0	Amherstburg, Ontario
TRAVERSE		1998	19.8	Kenora, Ontario
TSEKOA II		1984	26.7	Victoria, B.C.
SIPU MUIN	Air Cushion Vehicle	1998	28.5	Trois-Rivières, Québec
WABAN-AKI		1987	24.5	Trois-Rivières, Québec
SIYAY		1998	28.5	Sea Island, B.C.
FREDERICK G. CREED	Multi Hulled Survey & Sounding	1988	20.4	Rimouski, Québec
GC-03		1973	18.5	Sorel, Québec
SHAMOOK	Inshore Fisheries Research	1975	24.9	St. John's, Nfld & Labrador
6C-4828		1986	12.8	Dartmouth, N.S.
NAVICULA		1968	19.8	Dartmouth, N.S.
J.L. HART		1974	19.8	St. Andrew's, N.B.
OPILIO		1989	18.2	Shippagan, N.B.
PANDALUS III		1986	12.8	St. Andrew's, N.B.
CALANUS II		1991	19.9	Rimouski, Québec
SHARK		1971	16.0	Burlington, Ontario
NEOCALIGUS		1989	18.8	Nanaimo, B.C.

REVISOR	Inshore Hydrographic Survey Vessel	1969	11.1	Patricia Bay, B.C.
CUMELLA	Small Multi Task Cutter	1983	23.2	Grand Manaan, N.B.
ISLE ROUGE		1980	21.6	Tadoussac, Québec
ADVENT		1972	23.5	Cobourg, Ontario
CAPE HURD		1982	21.3	Goderich, Ontario
ATLIN POST		1975	19.8	Patricia Bay, B.C.
KITIMAT II		1974	19.8	Prince Rupert, B.C.
SOOKE POST		1973	19.8	Port Hardy, B.C.
POINT HENRY		1980	20.5	Prince Rupert, B.C.
POINT RACE		1982	21.6	Campbell River, B.C.
A.H. CHEVARIE	Inshore Multi Task Patrol Vessel	1978	12.8	Summerside, PEI
AQUARIEL		1985	12.9	Antigonish, N.S.
ARCADIE		1990	12.8	Caraquet, N.B.
CAPE LIGHT		2001	14.6	Clark's Harbour, N.S.
GELIGET		2003	14.9	Clark's Harbour, N.S.
HARP	Small Multi Task Ice Strengthened Cutter	1986	24.5	St. Anthony, Nfld & Labrador
W.G. GEORGE	Multi Task High Endurance Lifeboat	1994	15.8	Burgeo, Nfld & Labrador
W. JACKMAN		1994	15.8	Burin, Nfld & Labrador
COURTENAY BAY		1994	15.8	Saint John, N.B.
BICKERTON		1989	16.3	Bickerton East, N.S.
SAMBRO		1996	16.3	Sambro, N.S.
CLARK'S HARBOUR		1996	15.8	Clark's Harbour, N.S.
SPINDRIFT		1992	15.8	Louisbourg, N.S.
SPRAY		1994	15.8	Shippagan, N.B.

APPENDIX IX

WESTPORT		1997	15.8	Westport, N.S.
CAP AUX MEULES		1996	15.8	Cap-aux-Meules, Québec
CAPE MERCY	Multi Task Medium Endurance Lifeboat	2000	14.6	Port Dover, Ontario
CAPE FOX		2003	14.6	Allan's Cove, Nfld & Labrador
CAPE NORMAN		2003	14.6	Port-aux-Choix, Nfld & Lab
CAPE STORM		2003	14.6	Tobermory, Ontario
THUNDER CAPE		2000	14.6	Meaford, Ontario
CAPE LAMBTON		2001	14.6	Thunder Bay, Ontario
CGR 100		1986	14.0	Port Weller, Ontario
CAPE ST JAMES		1999	14.6	Bamfield, B.C.
CAPE SUTIL		1998	14.6	Port Hardy, B.C.
CAPE CALVERT		2000	14.6	Tofino, B.C.
SOURIS	Multi Task Lifeboat	1985	13.5	Souris, PEI
TOBERMORY		1973	13.5	Tobermory, Ontario
KESTREL		1969	13.5	French Creek, B.C.

Ship	Type	Year Built	Length (m)	Home Port
Small Vessels				
STERNE	Small Multi Task Utility Craft	1987	12.4	Québec City, Québec
BITTERN		1982	12.4	Kingston, Ontario
SORA		1982	12.5	Amherstburg, Ontario
CCG 119		1973	12.3	Prescott, Ontario
OSPREY		1986	12.4	Kitsilano, B.C.
MALLARD		1985	12.4	Powell River, B.C.
SKUA		1986	12.4	Ganges, B.C.

NON ACTIVE LARGE VESSELS				
PROVOS WALLIS	Ice Strengthened Medium Navaids Tender	1969	63.8	Saint John, N.B.
PARIZEAU	Offshore Research and Survey	197	64.3	Dartmouth, N.S.
CYGNUS	Offshore Ice Strength Multi Task Cutter	1982	63.0	Dartmouth, N.S.
2002-02 (ex SIR JOHN FRANKLI	Medium Gulf - River icebreaker	1979	98.2	Québec City, Québec
TEMBAH	Special River Navaids Tender	1963	37.5	Hay River, NWT
LOUIS M. LAUZIER	Coastal Research & Survey	1976	37.1	Burlington, Ontario

APPENDIX IX

NON ACTIVE SMALL VESSELS				
CG 141 standby vessel	Multi Task Lifeboat	1975	13.5	Dartmouth, N.S.
WESTFORT		1973	13.5	Thunder Bay, Ontario
CG 106 (ex PORT HARDY)		1969	13.5	Port Hardy, B.C.
TOFINO		1970	13.5	Tofino, B.C.
HOWE POINT		1989	12.8	Souris, PEI
NORTH BAR		1987	12.9	Yarmouth, N.S.
DENIS RIVERIN		1984	12.8	On loan to Laval University
TUEBOR		1985	12.9	Mont-Joli, Québec
2001-08 (ex TUCHO MARINER)		1991	14.6	Hay River, NWT
OTTER BAY		1992	13.4	Victoria, B.C.
CAP ROZIER	Multi Task Medium Endurance Lifeboat	2003	14.6	Québec City, Québec
CAP DE RABAST		2003	14.6	Québec City, Québec
WAUBUNO	Small Multi Task Utility Craft	1972	12.3	Gimli, Manitoba
CG-045	Air Cushion Vehicule	1969	14.8	Richmond, B.C.
FRANK M. WESTON	CCG College Training Vessels	1985	13.8	Sydney, N.S.
CAP GOELAND		1985	13.4	Sydney, N.S.
CG 117		1975	13.4	Sydney, N.S.
CG 118		1975	13.4	Sydney, N.S.

	Active	Non-Active	Total on Inventory
Large Ships	40	6	46
Small Vessels	68	18	86
Total	108	24	132

Government and Private Assets Involved in Maritime Surveillance and Search and Rescue

– Part 1 –

Maritime Surveillance

The first part of this appendix lists Canadian maritime surveillance assets. It starts by discussing the Department of National Defence's (DND) standing commitments and listing the Canadian Forces (CF) patrol aircraft and its entire fleet. It then reviews the Canadian Coast Guard's (CCG) plans for ship replacement and enforcement, and lists its helicopters and contracted aircraft. The last section lists the Royal Canadian Mounted Police's (RCMP) vessels, and Provincial Airlines Limited's (a private company) maritime surveillance aircraft.

DND Maritime Surveillance Commitments:

The CF and the Department of Fisheries and Oceans (DFO) have signed a memorandum of understanding concerning maritime surveillance. It states that the CF and DFO will negotiate on an annual basis the number of sea days and flying hours that the military will provide for coastal patrolling. The CF flew 720 hours in 2001-02, but operational demands resulted in a cut to 580 hours in 2002-03. The CF supplied DFO with 155 sea days free of cost in 2003-04 (125 for the east coast, 30 for the west coast).

It is not CF policy to always have a ship patrolling Canada's territorial waters. However, every CF ship at sea must report any sightings to its headquarters on the Atlantic or Pacific coast. This data is integrated into the Recognized Maritime Picture which the navy maintains and which is accessible by other federal departments and Canada's allies. The Maritime Forces headquarters on the Atlantic and Pacific coasts also maintain a Ready Duty Ship. This vessel is on 8 hours notice to respond to unforeseen situations. Given the circumstances, it could be underway in 30 minutes.

The Navy Fleet:

Iroquois Class Destroyer: these are helicopter-carrying ships. In the early 1990s, the destroyers were re-fitted for an area defence role. They were given the self-defence, communications and sensor capabilities that they needed to serve as "command and control ships."

The destroyers can reach speeds of 27-9 knots. The main air-defence weapons on this class of ships are 29 vertically-launched surface to air missiles, a 76mm Super Rapid gun, and a 20mm Phalanx close-in weapons system. They are also equipped with 12.7mm machine guns. The anti-submarine warfare weapons include two torpedo-carrying helicopters and 6 ship-launched torpedos. Defensive armaments include tube-launched shield decoys, chaff, flares, off-board decoys, torpedo decoys and radar.

The ships in this class are:

HMCS IROQUOIS
HMCS ATHABASKAN
HMCS ALGONQUIN
HMCS HURON

Halifax Class Frigate: In the late-1980s, after decades of anti-submarine warfare, the Halifax class was re-fitted for a broader multi-purpose purpose role. The changes enabled the ships to deploy singly or as part of a task group anywhere in the world.

Halifax class vessels can reach speeds of 29-30 knots. Their main armaments are the long-range Harpoon surface-to-surface missiles, Sea Sparrow surface-to-air missiles, a Bofors 57mm rapid-fire gun, a 20mm Phalanx anti-missile close-in weapons system, anti-submarine homing torpedoes, and machine guns. Defensive armament includes infra-red suppression, shield decoys, chaff, flares, a towed acoustic decoy, and radar and sonar jamming devices. The ship's torpedo-carrying helicopter extends its range of operational effectiveness.

However, not all Halifax class vessels are available throughout the year. The 2001 Report of the Auditor General noted that "Halifax class vessels are supposed to have a total of 12 weeks scheduled each year for corrective and preventive maintenance. But they averaged only 6.1 weeks in 1997, 7.8 weeks in 1998, and 8.7 weeks in 1999."

The ships in this class are:

HMCS CALGARY
HMCS CHARLOTTETOWN
HMCS FREDERICTON
HMCS HALIFAX
HMCS MONTRÉAL
HMCS OTTAWA
HMCS REGINA
HMCS ST-JOHNS
HMCS TORONTO
HMCS VANCOUVER
HMCS VILLE DE QUÉBEC
HMCS WINNIPEG

Protecteur Class (Auxiliary Oil / Replenishment Ship): These ships replenish Canadian Naval Task Groups at sea with food, munitions, fuel, spare parts and other supplies. They also have larger medical and dental facilities than the frigates and destroyers. Protecteur class ships have limited capacities as troop carriers, but can embark vehicles, landing craft and up to three medium / heavy helicopters. They can carry 14, 590 tons of fuel, 400 tons of aviation fuel, 1, 000 tons of dry cargo and 1, 250 tons of ammunition.

Protecteur Class ships are capable of 21 knots. They are armed with two 20mm Phalanx anti-missile close-in-weapons systems, and six 12.7mm machine guns. They have self-defence systems like chaff and radar.

The ships in this class are:

HMCS Protecteur
HMCS Preserver

Kingston Class: The Navy has 12 Kingston Class coastal defence vessels. These ships can be fitted for route survey, bottom object inspection and minesweeping. Kingston class ships are crewed primarily by Naval Reservists and, according to the DND Internet site, are intended as a coastal surveillance and patrol platform.

Kingston class ships are capable of 15 knots. They are armed with one Bofors 40mm gun and two machine guns. Six are stationed on each coast; two are on extended readiness on a rotational basis.

But while they do a lot of patrolling and fulfill a valuable presence function, the vessels's enforcement capabilities are limited. Navy Captain (retired) John Dewar testified to the Standing Senate Committee on National Security and Defence that the vessels are "turning in yeoman service at this time," but in "high sea states, they do not get there very fast and it is not a particularly comfortable ride." He added that "You would not necessarily want to deploy boarding parties from those ships, but you make do with what you have."

The ships in this class are:

HMCS KINGSTON
HMCS GLACE BAY
HMCS NANAIMO
HMCS EDMONTON
HMCS SHAWINIGAN
HMCS WHITEHORSE
HMCS YELLOWKNIFE
HMCS GOOSE BAY
HMCS MONCTON
HMCS SASKATOON
HMCS BRANDON
HMCS SUMMERSIDE

Victoria Class Submarine: Canada acquired four Royal Navy submarines in 1998. The boats are conventionally-powered and have sophisticated hydrodynamic and marine engineering systems. Victoria class submarines are well suited to coastal security tasks like law enforcement, immigration, fisheries, and environmental patrols.

The submarines are capable of 12 knots on the surface, 20 knots submerged, and 12 knots while 'snorting' (through an extendable air breather). They can dive below 200 meters. The submarines have 6 torpedo tubes and can carry 18 anti-ship / anti-submarine homing torpedoes. They are also equipped with acoustic 'bubble' decoys that can confuse ships using radar.

The ships in this class are:

HMCS VICTORIA
HMCS WINDSOR
HMCS CHICOUTIMI
HMCS CORNERBROOK

However, none the submarines were operational as of Fall 2003. The VICTORIA has arrived at CFB Esquimalt. It is not expected to be materially ready to fire weapons until the end of 2004. The CORNER BROOK is now conducting qualification training near Halifax and is scheduled to begin Canadianization in Halifax early 2004. The WINDSOR is finishing Canadianization, and is expected to commence sea trials in January 2004. It will be operational later that year. The CHICOUTIMI is still officially known as the HMS UPHOLDER. It is in the final stages of reactivation in Britain, and will be accepted and moved to Canada in the Spring of 2004.

Air Force Maritime Patrol Aircraft:

CP-140 Aurora Long-Range Patrol Aircraft: The Navy uses the CP-140 Aurora as a multi-mission reconnaissance and anti-submarine platform. The CF received 18 Auroras commencing in 1980. The Aurora is capable of 750 km / hour and has a range of 9, 266 km at 648 km / hour. It carries sophisticated avionics to conduct low and high altitude patrols. This includes a forward-looking infrared camera (FLIR), sonobuoy, magnetic anomaly detector, fixed 70mm camera, gyrostabilized binoculars, hand-held camera and night vision goggles.

This aircraft is presently in the midst of the comprehensive, multi-phase Aurora Incremental Modernization Project. The first contract was awarded in August 2000, and the project is due to be complete in 2008. The upgrade will enable the Aurora to serve as an interoperable intelligence, surveillance and reconnaissance (ISR) aircraft. However, it is not clear what impact this program will have on Canadian Forces operations.

CP-140A Arcturus Long-Range Patrol Aircraft: the CF purchased 3 of this aircraft in order to augment its CP-140 Aurora fleet. The Arcturus is capable of surface marine surveillance, search and rescue, drug interdiction and serving as a training platform. The Arcturus is essentially the same aircraft as the Aurora, but it has significantly different mission avionics and is not configured for anti-submarine warfare.

For budgetary reasons, the three Arcturus (and two Auroras) will not be a part of the Aurora Incremental Modernization Project and will eventually be phased out.

CH-124 Sea King: The Sea King is a ship-borne maritime helicopter with day and night vision capabilities. The CF possesses 29 Sea Kings, which have a range of 648 km and a top speed of 211 km / hour. Its maximum flying time is 3h 45 minutes. Since the end of the Cold War, the Sea King has become increasingly responsible for disaster relief, search and rescue, and helping other federal government departments conduct counter-narcotic operations and fisheries and pollution patrols.

However, the Sea King, which was procured during 1963-69, has developed serious serviceability problems. For example, the Report of the Auditor General for 2001 "reviewed 61 post-deployment reports on the use of the Sea King aboard ships

from 1 April 1995 to 31 March 2000. We found that 54 of the reports mention at least one of the following problems: scheduled mission that was cancelled for aircraft maintenance; mission degraded by aircraft's lack of serviceability; poor serviceability that had a negative impact on training; major snags that caused significant downtime; and aircraft that were grounded."

CCG Assets:

DFO is going through a re-assessment and re-alignment process. A capital plan for ship replacement will flow from this exercise. But as of July 2003, this plan was still several months from completion.

DFO has established an inter-sectional working group of Senior Regional and Headquarters staff to review its enforcement functions. The CCG is included in this review. But as of April 2003, a decision regarding the CCG and enforcement had not been made.

The CCG has 108 active and 24 vessels inactive vessels in its fleet at about 60 stations. For the complete list of vessels (including vessel names, type, length and home station), see the appendix to this document.

CCG Helicopters –

> The CCG owns fifteen BO-105 light twin-engine helicopters, five Bell 212 medium lift twin-engine helicopters, and five Bell 206 single-engine seven-seat

helicopters. They are based throughout the country. The CCG also owns a Sikorsky S-61N heavy lift helicopter, which is based in Prince Rupert, British Columbia. These helicopters conduct conservation and fisheries patrols and monitor ice flows. They can be embarked on ships that have the required facilities.

The CCG operates two Transport Canada aircraft under contract:

an Ottawa-based de Havilland Dash 8, which does pollution control patrols over the Great Lakes, St. Lawrence Seaway, and parts of the east coast; and

a Vancouver-based de Havilland Twin Otter, which flies fisheries and pollution control missions along the east coast.

Royal Canadian Mounted Police (RCMP) Vessels:

The RCMP has five commissioned patrol vessels. These catamarans have a crew of four and a top speed of 36 knots. They are floating detachments, and are not meant for regular patrolling far from the coastline. The vessel names, sizes and home ports are:

The Inkster is 19.75 meters long and is based in Prince Rupert, British Columbia;
The Nadon is 17.7 meters long and is based in Nanaimo, British Columbia;
The Higgitt is 17.7 meters long and is based in Nanaimo, British Columbia;

The Lindsay is 17.7 meters long and is based in Nanaimo, British Columbia; and
The Simmonds is 17.7 meters long and is based out of Burin, Newfoundland & Labrador.

In addition, the RCMP will construct a 6th commissioner class vessel, to be based in Port Hawkesbury, Nova Scotia.

Private Maritime Surveillance Assets:

Provincial Airlines Limited (PAL) –

PAL utilizes three King Air 200 aircraft. Each of the aircraft possesses radar, forward-looking infrared, data management, night vision, and satellite communication capabilities. Two of the PAL aircraft are capable of flying for 6.5 hours, while one has longer-range fuel tanks and can fly missions lasting 7.5 hours.

Government and Private Assets Involved in Maritime Surveillance and Search and Rescue

– Part 2 –

Search and Rescue

The second part of this appendix lists Canadian search and rescue (SAR) assets. It runs through the Canadian Forces (CF) SAR aircraft and the Canadian Coast Guard (CCG) SAR vessels. The CCG vessels are grouped by region.

CF SAR Assets:

CC-115 Buffalo: is a transport aircraft with a short take-off and landing capability. It is used primarily for SAR. There are 6 Buffalos in the CF. They have a range of 2, 727 km and a top speed of 416 km / hour.

CC-130 Hercules: is a versatile long-range transport plane. It is used in SAR operations, to airlift troops, equipment and cargo, and to refuel fighters in the air. There are 32 Hercules on strength in the CF. They have a top speed of 556 km / hour and a range of 3, 960 km to 9, 790 km.

CC-138 Twin Otter: is a highly manoeuvrable light transport aircraft with a short take-off and landing capability on floats, skies or wheels. The CF's 4 Twin Otters fly SAR missions

throughout the north. They have a range of 1, 427 km and a top speed of 337 km / hour.

CP-140 Aurora: is a very capable SAR platform. It can fly an impressive 9, 260 km without refuelling, and can achieve speeds of 750 km / hour. The Aurora has sophisticated surveillance equipment, such as a forward looking infrared camera and night vision goggles. The Aurora's versatility was demonstrated in 1996, when it dropped survival gear to the crew a sinking vessel, all of whom were saved.

CP-140A Arcturus: is a coastal patrol aircraft that is essentially the same as the Aurora, but with different mission avionics. The CF's 3 Arcturuses are capable of undertaking SAR missions.

CH-113 Labrador: is a twin-engined helicopter. It is the workhorse of the CF SAR effort. It has a watertight hull for marine landings, a rescue hoist, emergency medical equipment, and a 5, 000 kg cargo hook. There are 12 Labradors in the CF. They have a top speed of 275 km / hour and a range of 1, 110 km.

CH-124 Sea King: is a ship-borne helicopter that was initially procured for anti-submarine warfare. However, domestic roles such as SAR have become increasingly central. The CF's 29 Sea Kings are equipped with forward looking infrared radar. The Sea King can go as fast as 280 km / hour, and has a range of 648 km.

CH-146 Griffon: is a utility transport tactical helicopter. It performs a variety of roles, including SAR. The CF has 99

Griffons. The Griffon has a cruising speed of 220 km / hour, a top speed of 260 km / hour, and a range of up to 500 km.

CH-149 Cormorant: is a new SAR helicopter that came into service in 2002. Ample cabin space enables the Cormorant to carry 12 stretchers or a 5, 000 kg load. The Cormorant is equipped with two 273 kg rescue hoists, a 4536 kg cargo hook and frame, storage racks for SAR equipment, and 12 stretchers. Its top speed is 278 km / hour and its range is 1, 018 km. The CF has acquired 15 Cormorants.

Coast Guard SAR Assets:

Vessels Names and Home Stations in the Newfoundland and Labrador Region:

Harp - St. Anthony, Nfld & Labrador
W. G. George - Burgeo, Nfld & Labrador
W. Jackman - Burin, Nfld & Labrador
Cape Norman - Port-aux-Choix, Nfld & Labrador
Cape Fox - Allan's Cove, Nfld & Labrador

Vessels Names and Home Stations in the Maritimes Region:

Bickerton - Bickerton East, N.S.
Sambro - Sambro, N.S.
Clark's Harbour – Clark's Harbour, N.S.
Spindrift - Louisbourg, N.S.
Spray - Shippagan, N.B.
Courtenay - Saint John, N.B.
Westport - Westport, N.S.
Souris - Souris, PEI

Vessels Names and Home Stations in the Québec (i.e., Gulf of St. Lawrence) Region:

George R. Pearkes - Québec City, Québec
Martha L. Black - Québec City, Québec
Cape Rozier - Québec City, Québec
Sterne - Québec City, Québec
Tracy - Sorel, Québec
Cap-aux-Meules - Cap-aux-Meules, Québec
Sipu Muin (hovercraft) - Trois-Rivières, Québec
Waban-Aki (hovercraft) - Trois-Rivières, Québec

Vessels Names and Home Stations in the Central (i.e., Great Lakes) and Arctic Region:

Eckaloo - Hay River, NWT
Dumit - Hay River, NWT
Tembah - Hay River, NWT
Traverse (Lake of the Woods) - Kenora, Ontario
Bittern - Kingston, Ontario
Griffon - Prescott, Ontario
CCG 119 - Prescott, Ontario
Simcoe - Prescott, Ontario
Samual Risley - Parry Sound, Ontario
Cove Isle - Parry Sound, Ontario
Tobermory - Tobermory, Ontario
Cape Storm - Tobermory, Ontario
Caribou Isle - Sault Ste. Marie, Ontario
Gull Isle - Amherstburg, Ontario
Advent - Cobourg, Ontario
Cape Hurd - Goderich, Ontario
Thunder Cape - Meaford, Ontario
Cape Mercy - Port Dover, Ontario

Cape Lambton - Thunder Bay, Ontario
CGR 100 - Port Weller, Ontario
Sora - Amherstburg, Ontario

Vessels Names and Home Stations in the Pacific Region:

Sir Wilfrid Laurier - Victoria, B.C.
Bartlett - Victoria, B.C.
Point Race - Campbell River, B.C.
Point Henry - Prince Rupert, B.C.
Cape Sutil - Port Hardy, B.C.
Cape Calvert - Tofino, B.C.
Cape St-James - Bamfield, B.C.
Kestrel - French Creek, B.C.
Mallard - Powell River, B.C.
Osprey - Kitsilano, B.C.
Skua - Ganges, B.C.

The Cutter Recommended by John Dewar and the United States Coast Guard Option

This appendix discusses the specifications of a new cutter that would enable the Canadian navy to police and protect Canada's coasts.

Dewar's Vessel:

On 2 June 2003, Mr. John Dewar testified to the Standing Senate Committee on National Security and Defence that Canada should purchase a corvette-sized ship, also called a 'cutter,' for use by the navy in the performance of law enforcement functions.

He recommended a vessel measuring 75 meters that was able to operate in a high sea-state, move quickly (25 knots minimum using diesel propulsion), and remain at sea for 30 days. He said that a landing deck or hanger for a large maritime helicopter like the Sea King is essential. A helicopter would assist in the identification of ships and extend the visible range from the vessel. Typically, sailors can see 6-10 nautical miles from their ship, but most maritime helicopters have a range of 150 nautical miles.

Comparison with Canadian Coast Guard (CCG) Cutters:

CCG cutters do not meet the criteria outlined by Dewar. The Gordon Reid and Tanu are not as fast or large. The Gordon Reid is 50 meters long and has a top speed of 16.5 knots, and the Tanu is 50.1 meters long and has a top speed of 13.5 knots.

The Sir Wilfred Grenfell, Leonard J. Cowley, and Cape Roger are large enough, but are too slow. The Sir Wilfred Grenfell is 68.5 meters long and has a maximum speed of 16 knots, the Leonard J. Cowley is 72 meters long and has a maximum speed of 15 knots, and the Cape Roger is 62.5 meters long and has a top speed of 17 knots.

In addition, of the CCG's five multi-task cutters larger than 50 meters, two (the Cape Roger and Tanu) are at least 25 years old and should therefore be replaced.

Dewar's Vessel – Cost:

Dewar estimates that the vessel would cost CDN $ 55-100 million per unit. Since it would be used for law enforcement, commercial construction and procurement practices could be adopted to lower the per unit price. Civilian sources could be relied upon for service support throughout the life of the vessel, further reducing the cost.

The main factor in the vessel's cost would be the sophistication and density of its radar, sensors, communications equipment and weapon systems. There is a wide variation in the types of sensors and radars. A working group should be convened to determine the specific requirements so that the right balance between affordability and capability can be found. A

consultancy process is necessary because of the number of government and departmental jurisdictions involved.

Keeping the size of the cutter roughly as specified is important because the vessel needs good sea-keeping ability. The size of a ship is not directly proportional to its cost. The ship's physical dimensions are a small part of its total cost, but they have a significant impact on performance. Dewar testified before the Committee that the cutter should be around 75 metres long in order to conduct boardings and have the desired sea-keeping capability.

Dewar's Vessel – Specifications:

Dewar believes the capabilities needed for the law enforcement function are:

· The ability to operate in high sea states
· A high maximum speed for positioning and pursuit
· High endurance to maximize deployment time
· The ability to operate a large helicopter (e.g. CH124)
· The ability to transport and deploy boarding parties
· Ice tolerance (first year ice)
· Sophisticated sensors (e.g., radar, ESM, electro-optic, sonar)
· The ability to participate in network-centric command and control regimes
· Sophisticated communications capability
· Armament commensurate with enforcement functions (e.g., small arms,
machine guns (e.g., 50 Cal), medium calibre weapon (e.g., 57mm or

76mm) and close-in self-defence weapon system (e.g., Phalanx)

Dewar recommends that the vessel have these specifications:

· Length (waterline):	minimum 75m
· Beam:	minimum 12m
· Displacement:	minimum 1600T, desirable 2000T
· Propulsion:	Twin Shaft, 2 x Medium Speed Diesel
· Maximum Speed:	minimum 25 knots
· Time on Station:	30 Days
· Complement:	maximum 40 (mixed gender)
· Accommodation:	for 40 more personnel (boarding teams, etc.)
· Helicopter:	Large helicopter (e.g., CH124) - minimum landing deck, hangar desirable
·Estimate cost:	$55M - $100M per unit (ROM)

United States Coast Guard (USCG) Alternative:

The USCG is implementing an Integrated Deepwater System Program. Under this major multi-year fleet upgrade and recapitalization program, an Offshore Patrol Corvette (OPC) with specifications and capabilities similar to the vessel recommended by Mr. Dewar will be constructed. The OPC will join the USCG fleet in 2013.

The price of the ship has not been determined. The USCG and the defence contractor (which is Integrated Coast Guard Systems, a joint venture established by Lockheed Martin and Northrop Grumman) do not know the cost at this time. The per-unit cost could be decreased and the construction timetable

advanced if countries like Canada decided to purchase the vessel (Israel already has).

Canada could buy into the OPC production line as a straightforward military purchase. It could also enter into a co-operative agreement with the US to acquire a Canadianized version. It would not be difficult to equip the OPC with less sophisticated systems than the US model in order to reduce cost.

Canada would pay for the Canadianized features it wanted, and the US would do the same. The cost for the standard elements would be shared.

The Rationale Behind the 12, 24 nautical miles zones and Exclusive Economic Zone

This appendix lists Canada's maritime zones and discusses what rights and jurisdiction Canada has in each of them.

Background:

The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) established the 12 mile territorial sea, the 24 mile contiguous zone and the 200 mile exclusive economic zone. These represent the compromises reached between the interests of maritime powers in maintaining the freedoms of the seas (notably for navigation) and the interests of coastal states in increasing their jurisdiction. (Note that while "mile" is being used, these distances are actually in "nautical miles" which are slightly larger than regular miles.)

12-mile Zone:

As agreed upon in UNCLOS, this zone encompasses the sea within 12 miles of baselines (usually the low water mark along the coastline). This is known as the territorial sea, over which a state has sovereignty. Foreign vessels retain the right of innocent passage through this zone.

Prior to UNCLOS, common claims for the territorial sea were three, four or six miles in breadth. A few states claimed

territorial seas of 200 miles. By the early twentieth century, state sovereignty over a narrow strip of coastal water was widely accepted under customary international law. Coastal state interest in a territorial sea derived in part from security concerns, though considerations such as exclusive access to resources were also important. The narrow breadth of the territorial sea was dictated by the limited ability of coastal states to control waters further from shore, and by the interest of the maritime powers in unrestricted marine navigation.

24-mile Zone:

According to UNCLOS, the contiguous zone is measured from the baselines to 24 miles. However, contiguous zone provisions essentially apply to the area 12 to 24 miles from shore that extends beyond the territorial sea. Within the contiguous zone, states can prevent or take action with respect to offences within its territory or territorial sea related to fiscal, immigration, sanitary and customs law.

The antecedents of the contiguous zone are found in the "Hovering Acts" of the early 1900s. These were intended to address smuggling activities by vessels that would "hover" just outside the territorial sea. The contiguous zone has since developed as an area where states can "take [the] steps necessary...to protect themselves and their territory (including their territorial sea) from certain activities that would be prejudicial to them."[6]

[6] John H. Currie, Public International Law, (Toronto: Irwin Law, 2001) chapter 7, part C-2-C. Available at: www.quicklaw.com/en/home.html.

Exclusive Economic Zone:

UNCLOS provides for a 200-mile exclusive economic zone (EEZ) in which the interests of coastal states and maritime powers are balanced. Coastal states have sovereign rights over the exploration, exploitation, conservation and management of the living and non-living resources in their EEZ. A coastal state also has jurisdiction over certain matters, such as marine scientific research and environmental protection. States other than the coastal state enjoy freedoms, notably of navigation and overflight, in the 200-mile zone.

EEZs began to emerge after the Second World War. They reflect how technology has brought the high seas within the reach of states and exposed the finite nature of ocean resources.

Comparison of the Cost of Satellite Surveillance, Aerial Surveillance, and Ground-Based Radar Surveillance

This appendix briefly reviews the cost, according to Department of National Defence (DND) estimates, associated with some of the main types surveillance technology that could be used to monitor Canada's coasts. It should be noted that cost is only one of the factors that should be considered when choosing an appropriate platform.

SURVEILLANCE AREAS

Maritime surveillance is most crucial with respect to the high-traffic 'choke points' on both coasts. Essentially, these areas comprise 200-nautical mile square zones (102,400 square kilometres) around the entrance to the Straits of Juan de Fuca (west coast), the entrance to Halifax Harbour (east coast), and the Cabot Strait entrance to the Gulf of St. Lawrence. DND notes that within these areas the "surveillance revisit requirement is 6 hours." In that time, "a potential target traveling at 20 knots the vessel could travel 80 nautical miles between visits," meaning that it could be spotted before it was halfway through the zone.

SATELLITES

Obtaining the desired coverage with a commercial imaging satellite would cost about $140,000 CDN per day, per surveillance area ($51,100,000 a year). A satellite has the advantage of being able to see a large area with different levels of resolution. Generally, it cannot identify the contact. However, DND notes that satellites typically only visit an area once every 24 hours, and it might not be possible to reacquire the target on the next pass over the area. Depending on the satellite, there could be a 3-20 day delay in revisiting coverage areas. Another DND concern is that the country controlling the satellite could decide to limit access to the information.

AERIAL SURVEILLANCE

Aircraft would cost $12,000 CDN per day, per surveillance area ($4,380,000 a year). They can travel to and cover an area relatively quickly, and have the added benefit of being able to conduct a more intensive surveillance than radar stations or satellites. However, the endurance of aircraft is limited, and it is possible for a large object to be missed during a pass.

HIGH-FREQUENCY SURFACE WAVE RADAR

Radar stations would cost about $3,500 per day, per surveillance area ($1,246,000 a year). Stations can provide continuous coverage of a large area. According to DND, they have a nominal range starting at 35 nautical miles from the site that extends out to 150-200 nautical miles, with an azimuth range of 120 degrees. The major weakness of this system is high-frequency signal clutter, which can mar signals from true targets.

Air Canada Pilots Association

Air Canada Pilots Association
Association des pilotes d'Air Canada

Via Fax (613-995-1686

September 25, 2003

The Honourable David M. Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport
House of Commons
Room 104, East Block
OTTAWA, Ontario
K1A 0A6

Dear Minister Collenette:

The Air Canada Pilots Association (ACPA) has long held the belief that the ongoing terrorist threat is attracted to the "weakest link". We are not surprised that this assessment, central in the development of our own in-house security analyses and plans on the heels of 911, has been affirmed by a recent United States Department of Homeland Security advisory. This advisory, from 03 September, highlighted the threat presented to the continental United States through "hijacking airliners transiting near or flying over the continental United States – but not destined to land at U.S. airports".

This threat assessment was based on the real and growing differences between a tightening American security environment and the less restrictive arrangements found within neighbouring nations such as Canada.

For our own part, we have witnessed the divergence of American and Canadian aviation security measures on a first-hand basis. We are particularly concerned with the glaring imbalances being generated within the areas of the command and control of security resources and personnel, protection of the airborne cockpit environment and screening of airside personnel and vehicles at major airports. These deficiencies need to be addressed on an urgent basis, if we are to close the widening gap between the Canadian and American security environments and reverse our "weak link" status.

In the area of command and control, our Association has been consistent in highlighting the requirement for one federal government agency, subject to public oversight, to oversee all aspects of the aviation security network. This type of arrangement is resident within the United States Department of Homeland Security and permits the direction of resources, in conjunction with intelligence-based plans. Unfortunately, the Canadian Aviation Transportation Security Authority (CATSA) is not capable of such coordinated activities, as it is removed from intelligence gathering agencies and a host of vital inputs – including those resident within the airborne environment in the form of pilots. It is understood that changing the organisational structure of CATSA to accommodate these very real requirements would be a lengthy process. We see, however, a very real need to begin this change process and kick it off with the immediate establishment of a direct working link that encompasses Transport Canada, CATSA and national pilot communities. National security concerns need to be expanded beyond the current CATSA mandate to incorporate the airborne environment - and pilot participation is key in fulfilling this requirement.

In the area of protecting the airborne cockpit environment, American aviation has generated an increasingly large gap relative to its Canadian counterpart. This divergence has been brought about by the introduction of both the "armed pilot" and the enhanced air marshal programs. The former provides for a positive deterrent, while the latter includes an expanding air marshal presence on both domestic and international operations. For our own part, we have been advocating a "double-door" system to properly fortify the cockpit environment, along with the expansion of the Canadian Air Carrier Protection Program (CACPP) beyond current limits. The "double-door" concept has been endorsed by the January 2003 report of the Senate Committee for National Security and Defence and we have attempted to open discussions on this topic with your department. These efforts, however, were sidelined because of "higher priorities". We suggest, in light of the assessed threat to Canadian aircraft, that it is time to open these discussions. We also suggest that it is time to expand the operational mandate of the CACPP, which pales in comparison to many other countries.

In the area of airport security, American authorities have moved aggressively to vet the backgrounds of all those having access to the secure areas of the nation's airports. This one measure has resulted in the replacement of hundreds of workers with unsuitable credentials and, undoubtedly, greatly enhanced the security of ramped aircraft. As a member of the Transport Canada Airport Security Working Group, we supported a Group recommendation to institute a similar background check requirement in Canada that has yet to be implemented. This is a grave concern to our Association, as our members question the security status of the aircraft which they take airborne – particularly from high threat airports such as Pearson International.

We believe that Pearson International, representing the fourth largest Port of Entry to the United States – after New York, Los Angeles and Miami – represents a special Canadian case that demands special attention. This fact is borne out by its proximity – both to the American border and sensitive Canadian installations – and is reflected in the enhanced screening procedures that it affords Air Canada flight crews. Given the nature of the current threat, Toronto's proximity to lucrative targets and the uncertain nature of Pearson's workforce, it would be prudent to implement the Working Group recommendation regarding background checks. In the interim, it is also critically important to initiate a screening policy at Pearson that scrutinizes all personnel and vehicles proceeding airside. These "side-door" gaps have long been recognized as weak links by blue ribbon panels – such as the Senate Committee for National Security and Defence – and need to be addressed immediately.

The Air Canada Pilots Association is compelled to engage these serious security concerns at the earliest opportunity. We sincerely hope that this is effected through a dedicated exchange with officials in your department.

Sincerely,

Captain Don Johnson
President

DJ:vj

cc Senator Colin Kenny, Chair – The Standing Senate Committee on National Security and Defense (by fax)
M. Jacques Duchesneau, President and CEO – Canadian Air Transport Security Authority (by fax)
M. Gerry Frappier, Director General – Security & Emergency Procedures – Transport Canada (by fax)
M. Jean Barrette, Director – Security Operations, Transport Canada (by fax)
Mr. Louis A. Turpen, President and CEO – Greater Toronto Airports Authority (by fax)
Superintendent Ed Toye, Peel Regional Police – Airport Division (by fax)
Captain Rob Giguere, Vice-President – Operations, Air Canada (by fax)
Captain Kent Hardisty, President – Air Line Pilots Association – Canada Board (by fax)
Captain David Lynch, Chair – TSD, ACPA (by e-mail)
Captain Matt Sheehy, Chair – Security Committee, ACPA (by e-mail)
MEC (by e-mail)

WHO THE COMMITTEE HEARD FROM

37th Parliament – 1st Session

Addy, Major General (ret'd) Clive, National Past Chairman, Federation of Military and United Services Institutes of Canada (Oct. 15/01)

Alexander, Dr. Jane, Deputy Director, U.S. Defence Advanced Research Projects Agency (DARPA) (Feb. 04/02)

Allard, The Honorable Wayne, Ranking Member (Republican – Virginia), U.S. Senate Armed Services Committee (Feb. 05/02)

Allen, Mr. Jon, Director General, North America Bureau, Department of Foreign Affairs and International Trade (Jan. 28/02)

Amos, Chief Warrant Officer Bruce, 423 Maritime Helicopter Squadron, 12 Wing Shearwater, (Jan. 22-24/02)

Andrash, Mr. P. (Duke), Sergeant 481, Vancouver Police Department (Nov. 18-22/01)

Atkinson, Ms. Joan, Assistant Deputy Minister, Policy and Program Development, Department of Citizenship and Immigration (Jan. 28/02)

Badger, Captain Chris J., Vice President, Operations, Vancouver Port Authority (Nov. 18-22/01)

Baker, Lieutenant-Colonel Roy, Wing Logistics and Engineering Officer, CFB Trenton (June 25-27/02)

Basham, Mr. Patrick, Senior Fellow, Center for Representative Government, CTO Institute (March 26/03)

Bastien, Major-General Richard, Deputy Commander of Air, Assistant Chief of the Air Staff, Department of National Defence (Dec. 03/01)

Bastien, Commander Yves, Formation Administration, OfficerMaritime Forces Atlantic (Jan. 22-24/02)

Begley, Inspector J.J. (Jim), Federal Policing Service, Royal Canadian Mounted Police (Nov. 18-22/01)

Bell, Mr. Peter, Intelligence Analyst, Organized Crime Agency of British Columbia (Nov. 18-22/01)

Belzile, Lieutenant-General (ret'd) Charles, Chairman, Conference of Defence Associations (Oct. 15/01)

Bishop Jr., The Honorable Sanford D., (Democrat – Georgia), U.S. House Select Committee on Intelligence (Feb. 05/02)

Black, Lieutenant Colonel, Dean C., Commanding officer, 403 - Squadron, BFC Gagetown (Jan. 22-24/02)

Bland, Professor Douglas, Chair of Defence Management Program, School of Policy Studies, Queen's University (Oct. 29/01 & May 27/02)

Boisjoli, Lieutenant-Commander André, Commanding Officer, HMCS Glace Bay, Maritime Forces Atlantic (Jan. 22-24/02)

Bon, Mr. Daniel, Director General, Policy Planning, Assistant Deputy Minister, Policy, Department of National Defence (July 18/01)

Bramah, Mr. Brian, Regional Director, Transport Canada (Nov. 18-22/01)

Brien, Ms. Una, Director, Homeland Security Council (March 25/03)

Brock, Mr. Sam, Director, Western Hemisphere Affairs, National Security Council (March 25/03)

Brown, Major Chris, 424 Squadron, CFB Trenton (June 25-27/02)

Buck, Vice-Admiral Ron, Chief of the Maritime Staff, Department of National Defence (Dec. 03/01 & Aug. 14/02)

Burke, Mr. Sean, Research Associate, National Security Studies, Council on Foreign Relations (Feb. 04/02)

Burke, Captain (N) Greg, Chief of Staff, Maritime Forces Atlantic, Department of National Defence (Jan. 22-24/02)

Calder, Mr. Kenneth, Assistant Deputy Minister, Policy, Department of National Defence (Nov. 26/01 & Aug. 14/02)

Campbell, Lieutenant-General Lloyd, Commander of Air Command and Chief of the Air Staff, Department of National Defence (Dec. 03/01)

Charette, Mr. Serge, National President, Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA) (Jan. 22-24/02)

Chartrant, Lieutenant-Commander Yves, Acting Commanding Officer, HMCS Huron, Maritime Forces Pacific (Nov. 18-22/01)

Cirincione, Mr. Joseph, Senior Director, Non Proliferation Project, The Carnegie Foundation (Feb. 05/02)

Clapham, Superintendent Ward D., Officer in Charge, Royal Canadian Mounted Police (Nov. 18-22/01)

Coble, The Honourable Howard, Chair, Subcommittee on Crime, Terrorism, and Homeland Security (R-North Carolina), House Judiciary Committee (Feb. 07/02) (March 27/03)

Conyers, Jr., The Honorable John, Ranking Member (Democrat – Michigan), U.S. House Judiciary Committee (Feb. 07/02)

Cormier, Captain Michael P., Deputy Harbour Master,Vancouver Port Authority (Nov. 18-22/01)

Côté, Mr. Bertin, Deputy Head of Mission, Canadian Embassy (Washington) (Feb. 04-07/02)

Creamer, Mr. Dennis, Vice-President, Finance and Administration

Halifax Port Authority, (Jan. 22-24/02)

Crouch, Dr. Jack Dyer, Assistant Secretary of Defence, International Security Policy, Office of the U.S. Secretary of Defence (Feb. 06/02)

Davis, Chief Petty Officer First Class Kim, Formation Chief Petty Officer, Maritime Forces Pacific (Nov. 18-22/01)

Dawe, Mr. Dick, Manager, Personnel Support Programmes, Maritime Forces Pacific (Nov. 18-22/01)

DeCarme, Mr. David G., Chief, Surface, Maritime and Facilitation Division (March 27/03)

Deschamps, Col. André, Director, Continental Operations, Department of National Defence (May 6/02)

Ditchfield, Mr. Peter, Deputy Chief Officer, Organized Crime Agency of British Columbia (Nov. 18-22/01)

Dowler, Chief Petty Officer First Class George, Maritime Forces Atlantic (Jan. 22-24/02)

Dunn, Major General Michael, Acting J-5, Department of Defence (March 24/03)

Elcock, Mr. Ward, Director, Canadian Security Intelligence Service (Aug. 14/02)

Enger, Inspector T.G. (Tonia), Operations Officer, Royal Canadian Mounted Police (Nov. 18-22/01)

Evans, Ms. Daniela, Chief, Customs Border Services, Canada Customs and Revenue Agency (Nov. 18-22/01)

Fadden, Mr. Richard, Deputy Clerk, Counsel and Security Intelligence Coordinator, Privy Council Office (Jan. 29/02 & Aug. 14/02)

Fagan, Mr. John, Director of Intelligence and Contraband, Atlantic Region, Canada Customs and Revenue Agency (Jan. 22-24/02)

Falconer, Captain Vic, Formation Drug Education Coordinator, Formation Health Services (Pacific), Maritime Forces Pacific (Nov. 18-22/01)

Falkenrath, Mr. Richard, Senior Director, U.S. Office of Homeland Security (Feb. 07/02)

Farmer, Mr. Rick, Area Manager, Ontario East Port of Entries, Citizenship and Immigration Canada (May 7-9/02)

Flynn, Commander Steven, U.S. Coast Guard and Senior Fellow, National Security Studies, Council on Foreign Relations (Feb. 04/02)

Forcier, Commodore Jean-Yves, Chief of Staff J3, Deputy Chief of the Defence Staff, Department of National Defence (July 18/01)

Forgie, Mr. John, Enforcement Supervisor, Vancouver, Citizenship and Immigration Canada (Nov. 18-22/01)

Fortin, Lieutenant-Colonel Mario, Acting Commanding Officer, 426 Squadron, CFB Trenton (June 25-27/02)

Foster, Lieutenant-Colonel Rob, Acting Commanding Officer, 8 Air Maintenance Squadron, CFB Trenton (June 25-27/02)

Fraser, Rear-Admiral Jamie D., Commander, Maritime Forces Pacific (Nov. 18-22/01)

Froeschner, Major Chris, Acting Commanding Officer, 429 Squadron, CFB Trenton (June 25-27/02)

Gauvin, Commodore Jacques J., Acting Assistant Chief of the Maritime Staff, Department of National Defence (Dec. 03/01)

Gibbons, The Honorable Jim, Member (Republican – Nevada), U.S. House Select Committee on Intelligence (Feb. 06/02)

Goatbe, Mr. Greg, Director General, Program Strategy Directorate
Canada Customs and Revenue Agency (Jan. 28/02)

Goss, The Honorable Porter, Chair (Republican - Florida), U.S. House Select Committee on Intelligence (Feb. 06/02)

Gotell, Chief Warrant Officer Peter, Operations, 12 Wing Shearwater
(Jan. 22-24/02)

Granatstein, Dr. Jack, Chair, Council for Defence and Security in the 21st Century (May 27/02)

Grandy, Mr. Brian, Acting Regional Director, Atlantic Region, Canada Customs and Revenue Agency (Jan. 22-24/02)

Griswold, Mr. Daniel T., Associate Director, Center for Trade Policy Studies, CATO Institute (March 26/03)

Guindon, Captain (N) Paul, Submarine Division, Maritime Forces Atlantic (Jan. 22-24/02)

Harrison, Captain (N) R.P. (Richard), Assistant Chief of Staff, Operations
Maritime Forces Pacific (Nov. 18-22/01)

Hatton, Commander Gary, Commanding Officer, HMCS Montreal, Maritime Forces Atlantic (Jan. 22-24/02)

Healey, Mr. Gene, Senior Editor, CATO Institute (March 26/03)

Henault, General Raymond R., Chief of the Defence Staff, Department of National Defence (Dec. 03/01)

Henderson, Major Georgie, Deputy A3, CFB Trenton (June 25-27/02)

Henneberry, Lieutenant-Commander, HMCS Nanaimo, Maritime Air Force Command Pacific (Nov. 18-22/01)

Hincke, Colonel Joe, Commanding Officer, 12 Wing Shearwater (Jan. 22-24/02)

Hines, Colonel Glynne, Director, Air Information Management, Chief of the Air Staff, Department of National Defence (July 18/01)

Hornbarger, Mr. Chris, Director, U.S. Office of Homeland Security (Feb. 07/02 & March 25/03))

Hostettler, The Honourable John N., Chair, Subcommittee on Immigration, Border Security, and Crime (R-Indiana), House Judiciary Committee (March 27/03)

Hunt, Mr. Baxter, Embassy of the United States of America to Canada (Aug. 15/02)

Hunter, The Honorable Duncan, Ranking Member, Subcommittee on Military Procurement (Republican – California), U.S. House Armed Services Committee (Feb. 06/02)

Issacs, Sergeant Tony, Search and Rescue Technician, Maritime Forces Atlantic (Jan. 22-24/02)

Jackson, The Honorable Michael P., Deputy Secretary of Transportation (March 27/03)

Jackson Lee, The Honourable Sheila, Ranking Member, Subcommittee on Immigration, Border Security, and Crime (D-Texas), House Judiciary Committee (March 27/03)

Jeffery, Lieutenant General M.K., Chief of the Land Staff, Department of National Defence (Dec. 03/01 & Aug. 14/02)

Joncas, Chief Petty Officer First Class Serge, Maritime Command Chief Petty Officer, Department of National Defence (Dec. 03/01)

Keane, Mr. John, Deputy Assistant Secretary, Bureau of Western Hemisphere Affairs, U.S. Department of State (Feb. 06/02)

Kee, Mr. Graham, Chief Security Officer, Vancouver Port Authority (Nov. 18-22/01)

Kelly, Lieutenant Colonel W.J., Force Planning and Program Coordination,Vice Chief of the Defence Staff, Department of National Defence (July 18/01)

Kennedy, Mr. Paul, Senior Assistant Deputy Solicitor General, Solicitor General Canada (Aug. 14/02)

Kergin, Mr. Michael F., Canadian Ambassador to the United States (March 25/03)

Kiloh, Insp. D.W. (Doug), Major Case Manager, Royal Canadian Mounted Police (Nov. 18-22/01)

Krause, Lieutenant Colonel Wayne, Commanding Officer, 423 Maritime Helicopter Squadron, 12 Wing Shearwater (Jan. 22-24/02)

Kurzynski, Major Perry, Officer-in-charge, Search and Rescue Operations Centre, Maritime Forces Atlantic (Jan. 22-24/02)

LaFrance, Mr. Albert, Director, Northern New Brunswick District, Canada Customs and Revenue Agency (Jan. 22-24/02)

Laing, Captain (Navy) Kevin, Director, Maritime Strategy, Chief of Maritime Staff, Department of National Defence (July 18/01)

Lenton, Assistant Commissioner William, Royal Canadian Mounted Police (Jan. 28/02)

Lerhe, Commodore E.J. (Eric), Commander, Canadian Fleet Pacific, Maritime Forces Pacific (Nov. 18-22/01)

Levy, Mr. Bruce, Director, U.S. Transboundary Division, Department of Foreign Affairs and International Trade (Jan. 28/02)

Loeppky, Deputy Commissioner Garry, Operations, Royal Canadian Mounted Police (Oct. 22/01)

Lupien, Chief Petty Officer First Class R.M., Canadian Forces Chief Warrant Officer, Department of National Defence (Dec. 03/01)

Macdonald, Lieutenant-General George, Vice Chief of the Defence Staff, Department of National Defence (Jan. 28/02 & Aug. 14/02)

Mack, Rear Admiral Ian, Defence Attaché, Canadian Embassy (Washington) (Feb. 04/02)

Maddison, V.Adm.Greg, Deputy Chief of the Defence Staff, Department of National Defence (May 5/02)

Magee, Mr. Andee, Dog Master, Canada Customs and Revenue Agency (May 7-9/02)

Maisonneuve, Major-General J.O. Michel, Assistant Deputy Chief of Defence Staff, Department of National Defence (Oct. 22/01)

Maisto, Mr. John, Senior Director for Western Hemisphere Affairs, National Security Council (March 25/03)

Malec, Mr. George, Assistant Harbour master, Halifax Port Authority (Jan. 22-24/02)

Mallory, Mr. Dan, Chief of Operations for Port of Lansdowne, Canada Customs and Revenue Agency (May 7-9/02)

Mason, Lieutenant Colonel Dave, Commanding Officer, 12 Air Maintenance Squadron, 12 Wing Shearwater (Jan. 22-24/02)

Mason, Mr. Dwight, Joint Chief of Staff, U.S. Chair, Permanent Joint Board on Defence, The Pentagon (Feb. 06/02)

Mason, Ms. Nancy, Director, Office of Canadian Affairs, Bureau of Western Hemisphere Affairs, U.S. Department of State (Feb. 06/02)

Mattie, Chief Warrant Officer Fred, 12 Air Maintenance Squadron, 12 Wing Shearwater (Jan. 22-24/02)

McGowan, Mr. John, Director, Homeland Security Council (March 25/03)

McHale, Mr. Stephen J., Deputy Under Secretary for Transportation Security, Office of Homeland Security (March 25/03)

McHale Jr., The Honorable Paul F., Assistant Secretary for Homeland Defence, Department of Defence (March 27/03)

McIlhenny, Mr. Bill, Director for Canada and Mexico, U.S. National Security Council (Feb. 07/02)

McKinnon, Chief David P., Chief of Police, Halifax Regional Police Force (Jan. 22-24/02)

McManus, Lieutenant-Colonel J.J. (John), Commanding Officer, 443 (MH) Squadron, Maritime Air Force Command Pacific (Nov. 18-22/01)

McNeil, Commodore Daniel, Director, Force Planning and Program Coordination, Vice Chief of the Defence Staff, Department of National Defence (July 18/01)

Mercer, Mr. Wayne, Acting First Vice-President, Nova Scotia District BranchCustomes Excise, Union Douanes Accise (CEUDA)t de la Nouvelle-Écosse, Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA) (Jan. 22-24/02)

Miller, Mr. Frank, Senior Director, President's Adviser on Military Matters, U.S. National Security Council (Feb. 07/02)

Mitchell, Brigadier General Greg, Commander, Land Forces Atlantic Area (Jan. 22-24/02)

Mitchell, Mr. Barry, Director, Nova Scotia District, Canada Customs and Revenue Agency (Jan. 22-24/02)

Morris, Ms. Linda, Director, Public Affairs, Vancouver Port Authority (Nov. 18-22/01)

Munroe, Ms. Cathy, Regional Director of Cutsoms for Northern Ontario, Canada Customs and Revenue Agency (May 7-9/02)

Murphy, Captain (N) R.D. (Dan), Deputy Commander, Canadian Fleet Pacific, Maritime Forces Pacific (Nov. 18-22/01)

Narayan, Mr. Francis, Detector Dog Service, Canada Customs and Revenue Agency (Nov. 18-22/01)

Neumann, Ms. Susanne M., Compliance Verification Officer, Customs – Compliance Mgt. Division, Canada Customs and Revenue Agency (Nov. 18-22/01)

Newberry, Mr. Robert J., Principal Director, Territorial Security, The Pentagon (Feb. 06/02)

Newton, Captain John F., Senior Staff Officer, Operations, Maritime Forces Atlantic (Jan. 22-24/02)

Nikolic, Mr. Darko, District Director, St.Lawrence District, Canada Customs and Revenue Agency (May 7-9/02)

O'Hanlon, Mr. Michael, Senior Fellow, Foreign Policy Studies, The Brookings Institution (Feb. 05/02)

O'Shea, Mr. Kevin, Director, U.S. General Relations Division, Department of Foreign Affairs and International Trade (Jan. 28/02)

Orr, Major Ken, Senior Staff Officer, Attraction Canadian Forces Recruiting Group, CFB Borden (June 25-27/02)

Ortiz, The Honorable Solomon P., Ranking Member, Subcommittee on Military Readiness (Democrat – Texas), U.S. House Armed Services Committee (Feb. 06/02)

Pataracchia, Lieutenant (N) John, Canadian Forces Recruiting Centre, Halifax, CFB Borden (June 25-27/02)

Paulson, Captain (N) Gary, Commanding Officer, HMCS Algonquin, Maritime Forces Pacific (Nov. 18-22/01)

Payne, Captain (N) Richard, Commanding Officer, Fleet Mantenance Facility Cape Scott, Maritime Forces Atlantic (Jan. 22-24/02)

Peterman, Admiral Brian, Senior Director, Border and Transportation Security, Homeland Security Council (March 25/03)

Peters, Colonel William, Director, Land Strategic Planning, Chief of the Land Staff, Department of National Defence (July 18/01)

Pile, Captain (N) T.H.W. (Tyron), Commander, Maritime Operations Group Four, Maritime Forces Pacific (Nov. 18-22/01)

Pilgrim, Superintendent J. Wayne, Officer in Charge, National Security Investigations Branch, Criminal Intelligence Directorate, Royal Canadian Mounted Police (July 19/01)

Pitman, Mr. B.R. (Brian), Sergeant, Waterfront Joint Forces Operation, Vancouver, Royal Canadian. Mounted Police (Nov. 18-22/01)

Poirier, Mr. Paul, Director, Intelligence and Contraband Division, Northern Ontario Region, Canada Customs and Revenue Agency (May 7-9/02)

Preece, Captain (N) Christian, Maritime Forces Atlantic (Jan. 22-24/02)

Proulx, Assistant Commissioner Richard, Criminal Intelligence Directorate, Royal Canadian Mounted Police (Oct. 22/01)

Purdy, Ms. Margaret, Associate Deputy Minister, Department of National Defence (Aug. 14/02)

Reed, The Honorable Jack, Chair (Democrat – Rhode Island), U.S. Senate Armed Services Committee (Feb. 05/02)

Rose, Mr. Frank, International Security Policy, The Pentagon (Feb. 06/02)

Ross, Major-General H. Cameron, Director General, International Security Policy, Department of National Defence (Jan. 28/02)

Rumsfeld, The Honorable Donald, U.S. Secretary of Defense (Feb. 06/02)

Rurak, Ms. Angela, Customs Inspector, Canada Customs and Revenue Agency (May 7-9/02)

Salesses, Lieutenant Colonel Bob, Logistics Directorate for Homeland Security, The Pentagon (Feb. 06/02)

Sensenbrenner, Jr., The Honorable F. James, Chair (Republican – Wisconsin, U.S. House Judiciary Committee (Feb. 07/02 & March 27/03)

Schreiber Hughes, Ms. Lisa Bobbie, Director Homeland Security Council (March 25/03)

Shane, Mr. Jeffrey N., Associate Deputy Secretary (March 27/03)

Simmons, Mr. Robert, Deputy Director, Office of European Security and Political Affairs, Bureau of European and Eurasian Affairs, U.S. Department of State (Feb. 06/02)

Sinclair, Ms. Jill, Director General, International Security Bureau, Department of Foreign Affairs and International Trade (Jan. 28/02 & Aug. 14/02)

Skelton, The Honorable Ike, Ranking Member (Democrat – Missouri), U.S. House Armed Services Committee (Feb. 06/02)

Slater, Ms. Scenery C., District Program Officer, Metro Vancouver District, Canada Customs and Revenue Agency (Nov. 18-22/01)

Spraggett, Mr. Ernest, Director, Commercial Operations, Canada Customs and Revenue Agency (Jun. 24/02)

Stark, Lieutenant-Commander Gary, Commanding Officer, HMCS Whitehorse, Maritime Forces Pacific (Nov. 18-22/01)

Stewart, Mr. James, Civilian Human Resources, Maritime Forces Atlantic (Jan. 22-24/02)

Stump, The Honorable Bob, Chair (Republican – Arizona), U.S. House Armed Services Committee (Feb. 06/02)

Szczerbaniwicz, Lieutenant-Colonel Gary, Commanding Officer, 407 Squadron, Maritime Air Force Command Pacific (Nov. 18-22/01)

Taylor, The Honorable Gene, Ranking Member, Subcommittee on Military Procurement (Democrat – Mississippi), U.S. House Armed Services Committee (Feb. 06/02)

Taylor, Mr. Robert, Inspector, Vancouver Police Department (Nov. 18-**22/01)**

Tulenko, Mr. Timothy, Political-Military officer, Office of Canadian Affairs, Bureau of Western Hemisphere Affairs, U.S. Department of State (Feb. 06/02)

Verga, Mr. Peter F., Principal Deputy Assistant Secretary for Homeland Defence (March 27/03)

Wamback, Lieutenant-Commander Arthur, Commanding Officer, HMCS Windsor, Maritime Forces Atlantic (Jan. 22-24/02)

Warner, The Honorable John, Ranking Member (Republican – Virginia), U.S. Senate Armed Services Committee (Feb. 05/02)

Weldon, The Honorable Curt, Chair, Subcommittee on Military Procurement (Republican – Pennsylvania), U.S. House Armed Services Committee (Feb. 06/02)

Williams, Col. Richard, Director, Western Hemisphere Policy, Department of National Defence (May 6/02)

Woodburn, Commander William, Commander, Submarine Division, Maritime Forces Atlantic (Jan. 22-24/02)

37th Parliament – Second Session

Adams, Mr. John, Commissioner, Canadian Coast Guard, Fisheries and Oceans Canada (May 5, 3003)

Adams, Superintendent Bill, Federal Services Directorate, Royal Canadian Mounted Police (June 9, 2003)

Atkins, Chief Superintendent Ian, Officer in Charge, Criminal Operations Branch, Royal Canadian Mounted Police (September 22, 2003)

Avis, Captain Peter, Director of Maritime Policy, Operations and Readiness, National Defence (April 7, 2003)

Axworthy, Dr. Thomas, Chairman, Centre for Study of Democracy (September 29, 2003)

Boutilier, Dr. James A., Special Advisor (Policy) MaritimeForces, Pacific Headquarters, Department of National Defence (June 9, 2003)

Brandt, Mr. Brion, Director, Security Policy, Transport Canada (May 5, 3003)

Buck, Vice-Admiral Ronald, Chief of Maritime Staff, National Defence (April 7, 2003)

Caron, Corporal Denis, National Support Arrangements Coordinator, Coast and Airport Watch National Coordinator, Organized Crime Branch, Royal Canadian Mounted Police (April 7, 2003)

Connolly, Mr. Mark, Director General, Contraband and Intelligence Services Directorate, Custom Branch, Canada Customs and Revenue Agency (September 22, 2003)

Davidson, Rear-Admiral Glenn V., Commander, Maritime Forces Atlantic, Department of National Defence (September 22, 2003)

Dempsey, Mr. Lawrence, National Secretary Treasurer, Canadian Merchant Service Guild (September 22, 2003)

Dewar, Captain (N) (Ret'd) John, Member, Maritime Affairs, Navy League of Canada (May 12, 2003) (June 2, 2003)

Edmonds, Captain (N) David, Chief of Staff Personnel & Training, Department of National Defence (September 25, 2003)

Ernshaw, Commander Paul F., Commanding Officer TRINITY, Joint Ocean Surveillance Information Centre, Department of National Defence (September 22, 2003)

Fox, Mr. John, Regional Representative, Nova Scotia, Union of Canadian Transportation Employees (September 22, 2003)

Frappier, Mr. Gerry, Director General, Security and Emergency Preparedness and Chair of Interdepartmental Marine Security Working Group, Transport Canada (April 7, 2003) (June 2, 2003)

Gadula, Mr. Charles, Director General, Fleet Directorate, Marine Services, Fisheries and Oceans Canada (April 7, 2003)

Garnett, Vice-Admiral (Ret'd) Gary L., National Vice-President for Maritime Affairs, Navy League of Canada (May 12, 2003)

Garnon, Lieutenant-Commander Daniel, Comptroller, Department of National Defence (September 25, 2003)

Giffin Boudreau, Ms. Diane, Acting Director General, Atlantic Region, Department of Citizenship and Immigration Canada (September 22, 2003)

Hansen, Superintendent Ken, Director of Federal Enforcement, Royal Canadian Mounted Police (April 7, 2003) (June 9, 2003)

Haydon, Mr. Peter T., Senior Research Fellow, Center for Foreign Policy Studies, Dalhousie University (April 28, 2003)

Heisler, Mr. Ron, Director of Operations, Canada Immigration Centre, Halifax, Department of Citizenship and Immigration Canada (September 22, 2003)

Hendel, Commodore (Retired) Hans, Consultant, Canadian Forces Staff College (April 28, 2003)

Henschel, Superintendent Peter, Federal Services Directorate, Royal Canadian Mounted Police (June 9, 2003)

Hickey, Captain (N) Larry, Assistant Chief of Staff Plans and Operations (for Maritime Forces Atlantic) (June 16, 2003)

Hildebrand, Sergeant F.D. (Fred), "H" Division, Criminal Operations Branch, Royal Canadian Mounted Police (September 22, 2003)

Johnston, Rear-Admiral (Retired) Bruce (April 28, 2003)

Kelly, Mr. James C. (May 26, 2003)

King, Vice-Admiral James (Ret'd) (May 12, 2003)

Kobolak, Mr. Tom, Senior Program Officer, Contraband and Intelligence, Canada Customs and Revenue Agency (April 7, 2003)

Kubeck, Commander Kimberley, Project Manager, Naval Control of Shipping – Intelligence, Department of National Defence (September 25, 2003)

Lachance, Mr. Sylvain, A/Director General, Fleet, Canadian Coast Guard (February 17, 2003)

Lenton, Assistant Commissioner W.A.(Bill), Federal Services Directorate, Royal Canadian Mounted Police (June 9, 2003)

MacLaughlan, Superintendent C.D. (Craig), Officer in Charge, Support Services "H" Division, Royal Canadian Mounted Police (September 22, 2003)

Meisner, Mr. Tim, Director, Policy and Legislation, Marine Programs, Canadian Coast Guard (February 17, 2003) (April 7, 2003)

Merpaw, Ms. Diane, Acting Deputy Director, Policy Development and Coordination, Citizenship and Immigration Canada (April 7, 2003)

Middlemiss, Professor Danford W., Department of Political Science, Dalhousie University (May 12, 2003)

Moutillet, Lieutenant-Commander Mireille, Senior Staff Officer Policy, Department of National Defence (September 25, 2003)

Mulder, Mr. Nick, President, Mulder Management Associates (June 9,2003)

Normoyle, Ms. Debra, Director General, Enforcement Branch, Citizenship and Immigration Canada (April 7, 2003)

Russell, Mr. Robert A., Assistant Commissioner, Atlantic Region, Canada Customs and Revenue Agency (September 22, 2003)

Thomas, Mr.John F.Thomas, Partner,BMB Consulting Services (June 9, 2003)

Tracy, Ms. Maureen, Director, Policy and Operations Division, Canada Customs and Revenue Agency (April 7, 2003)

Tremblay, Captain (N) Viateur, Deputy Commander, Naval 1 Reserve, Department of National Defence (September 25, 2003)

Wark, Professor Wesley K., Associate Professor in the Department of History, Munk Centre for International Studies, University of Toronto (May 5, 2003)

Williams, Captain (N) Kelly, Former Commanding Officer, HMCS Winnipeg, Department of National Defence (September 22, 2003)

Wilson, Mr. Larry, Regional Director, Maritimes, Canadian Coast Guard (September 22, 2003)

Wing, Mr. Michael, National President; Union of Canadian Transportation Employees (September 22, 2003)

EXHIBITS

1. ["Presentation to the Senate Standing Committee on National Security and Defence, by Canadian Coast Guard, February 17, 2003"] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 10, "34")

2. ["Presentation to the Senate Standing Committee on National Security and Defence, Mike Toddington, former Chief Officer of the ports Canada Police, Port of Vancouver, Vancouver, January 30, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, "35")

3. ["Update on Canada's Response to Marine Security" presented by Gerry Frappier, Director General, Security and Emergency Preparedness and Chair of the Interdepartmental Marine Security Working Group, April 7, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 14, "56")

4. ["Chief of Marine Staff Introductory Statement" by Vice-Admiral Ronald Buck, April 7, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 14, "57")

5. ["Material supporting Canadian Coast Guard responses to questions raised during the February 17, 2003 Hearing" by Robert G. Thibault, Minister of Fisheries and Oceans] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, "60")

6. ["RCMP Speaking Points", April 7, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 14, "62")

7. ["Summary of Presentation" by Charles Gadula and Tim Meisner, April 7, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 14, "63")

8. ["Opening Remarks" by Debra Normoyle, Director General, Enforcement Branch, Citizenship and Immigration Canada, April 7,2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 14, "64")

9. ["Opening Remarks for the Canada Customs and Revenue Agency (CCRA)", , 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 14, "65")

10. ["The Maritime Dimension of Homeland Security: Traditional Task or a New Requirement?" by Peter T. Haydon, Senior Research Fellow, Centre for Foreign Policy Studies, Dalhousie University] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 15, "68")

11. ["Opening Remarks" by Rear-Admiral Bruce Johnston (Ret'd)] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 15, "69")

12. ["Canadian Coast Guard – Safety First, Service Always" from John Adams, May 5, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 16, "70")

13. ["Opening Statement" by Vice-Admiral Gary L. Garnett, from the Navy League of Canada, May 12, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 17, "73")

14. ["Cooperative Ocean Information Network Pacific, An Overview" from the Navy League of Canada, May 12, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 17, "74")

15. ["Condensed version of Canada, An Incomplete Maritime Nation" from the Navy League of Canada, May 12, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 17, "75")

16. ["The Maritime Dimension of a Canadian National Security Policy: Some Preliminary Observations" by Dr. Dan Middlemiss, Department of Political Science, Dalhousie

University, May 12, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 17, "76")

17. ["Statement of Vice-Admiral James King (Retired)", May 12, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 17, "77")

18. [Material from Jean-Pierre Witty, C/Supt, Criminal Intelligence Directorate, Royal Canadian Mounted Police, dated May 6,2003 regarding an inventory of its marine assets] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 18, "78")

19. [Documents from Citizenship and Immigration Canada, dated May 15, 2003 regarding requests by the Committee at its meeting of April 7, 2003.] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 18, "79")

20. ["Outline – Maritime Sovereignty Cutters" by Captain (N) (Ret'd) J.S. Dewar, June 2, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 18, "80")

21. ["Suggested Questions for Transport Canada: Testimony of Gerry Frappier, Director General, Security and Emergency Preparedness, June 2, 2003"] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 18, "81")

22. ["Role of the Coast Guard" by James C. Kelly, witness, May 26, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, "82")

23. ["Canada Customs and revenue Agency – Appearance before the Senate Standing Committee on National Security and Defence, April 7, 2003 – Additional Information" from Tara Hall, Assistant Director, Parliamentary Affairs, Public Affairs Branch] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, "83")

24. ["Material supporting Canadian Coast guard responses to questions raised during the April 7, 2003 Hearing" by John

Adams, Commissioner, Fisheries and Oceans] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, "84")

25. ["Outline of opening Comments to Standing Senate Committee on National Defence and Security" by John Thomas, June 9, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 19, "85")

26. ["Opening Statement – Marine Security" by Assistant Commissioner William Lenton, Federal Services, June 9, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 19, "86")

27. ["Questions and Answers – Marine Security" by Assistant Commissioner William Lenton, Federal Services, June 9, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 19, "87")

28. ["Presentation" by Dr. James Boutilier, Special Advisor (Policy) to the Commander, Martitime Forces Pacific, June 9, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 19, "88")

29. ["Outline of Nick Mulder's Comments to the Senate Committee on National Security and Defence" June 9, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 19, "89")

30. ["Opening Remarks by Captain (N) Laurence Hickey, Maritime Forces Atlantic Assistance Chief of Staff Plans and Operation" June 16, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 20, "94")

31. ["Response to Questions Raised at the meeting of the Standing Senate Committee on National Security and Defence on April 7, 2003 (testimony of Gerry Frappier, Director General of Security and Emergency Preparedness), May 5, 2003 and June 3, 2003 (testimony of William Elliott, Assistant Deputy Minister of Safety and Security) by the Department of Transport Canada] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, "95")

32. [Letter from Canadian Security Intelligence Service to Barbara Reynolds dated June 19, 2003 – Re: Response regarding the role of the Canadian Security Intelligence Service with respect to marine security issues] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, "96")

33. [Presentation by Commander Paul F. Earnshaw, Department of National Defence, September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "97")

34. [Presentation by Captain (N) Williams, Department of National Defence, September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "98")

35. [Presentation by Larry Wilson, Regional Director, Maritimes, Canadian Coast Guard, September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "99")

36. [National Post Article, September 21, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "100")

37. [Charts from Canadian Coast Guard, September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "101")

38. [Response from Canadian Coast Guard, Larry Wilson, Regional Director, Maritimes Region, September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "102")

39. [HMCS ATHABASKAN, September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "103")

40. [Presentation by Chief Superintendent Ian E. Atkins, Officer in Charge, Criminal Operations Branch, "H" Division, Nova Scotia, RCMP, September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "104")

41. [Presentation by Robert Russell, Regional Assistant Commissioner, Canada Customs and Revenue Agency, Atlantic Region, September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "105")

42. [Opening Remarks by Diane Giffin-Boudreau, Acting Director General, Atlantic Region, Citizenship and Immigration, September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "106")

43. [Opening Presentation, The Canadian Merchant Service Guild, September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "107")

44. [Presentation by Michael Wing, National President of the Union of Canadian Transportation Employees (UCTE), September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "108")

45. [Material from the Union of Canadian Transportation Employees (UCTE), September 22, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "109")

46. [Response from Ian E. Atkins, Officer in Charge, Criminal Operations Branch, "H" Division, Nova Scotia, RCMP, letter dated September 23, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 22, "110")

47. [Material by Commodore William F. O'Connell, Commander Naval Reserve, September 25, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 23, "126")

48. [Material by The Naval Reserve in Québec City, September 25, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 23, "127")

49. [Presentation by Thomas S. Axworthy, Chairman of the Centre for the Study of Democracy School of Policy Studies,

Queen's University, September 29, 2003] (Exhibit 5900-2.37/N2-SS-1, 24, "128")

MEDIA ACTIVITIES

Veronica Morris

Ms. Morris assumed responsibility for media relations with the Standing Senate Committee on National Security and Defence in June of 2001.

Ms. Morris deals with all day to day media inquiries, prepares press releases, logs media coverage, and acts as a liaison for the media during committee trips.

Prior to joining the Committee she worked as a special assistant to the Honourable Colin Kenny. Ms. Morris was educated at Carleton University.

Media inquiries should be sent to: ckres2@sen.parl.gc.ca

Meetings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence are open to members of the media. Exceptions include when the Committee is drafting reports, dealing with personnel matters, or when a host specifically requests proceedings be held *in camera*.

When in Ottawa, Committee hearings are televised on the Cable Public Affairs Channel (CPAC); on the Senate Internet site (audio and video); the Parliamentary TV Network; and the Senate audio network, frequencies (MHz): Floor: 94.7, English: 95.5, French: 95.1.

Those interested in the Committee's activities can subscribe to a mailing list that provides advance notice of meeting times, locations, and witnesses.

Information regarding the Committee can be obtained through its web site:

http://sen-sec.ca

Questions can be directed to:
Toll free: 1-800-267-7362

Or via email:
The Committee Clerk: defence@sen.parl.gc.ca
The Committee Chair: kennyco@sen.parl.gc.ca

Media inquiries should be sent to: ckres2@sen.parl.gc.ca

BIOGRAPHIES OF COMMITTEE MEMBERS

The Honourable NORMAN K. ATKINS, Senator

Senator Atkins was born in Glen Ridge, New Jersey. His family is from Nova Scotia and New Brunswick, where he has spent a great deal of time over the years. He is a graduate of the Appleby College in Oakville, Ontario, and of Acadia University in Wolfville, Nova Scotia, where he studied economics and completed a Bachelor of Arts programme in 1957.

(Senator Atkins subsequently received an Honourary Doctorate in Civil Law in 2000, from Acadia University, his old "alma mater".)

A former President of Camp Associates Advertising Limited, a well-known Toronto-based agency, Senator Atkins has also played an active role within the industry, serving, for instance, as a Director of the Institute of Canadian Advertising in the early 1980's.

Over the years, Senator Atkins has had a long and successful career in the field of communications – as an organizer or participant in a number of important causes and events. For instance, and to name only a few of his many contributions, Senator Atkins has given of his time and energy to Diabetes Canada, the Juvenile Diabetes Foundation, the Dellcrest Children's Centre, the Federated Health Campaign in Ontario,

the Healthpartners Campaign in the Federal Public Service as well as the Chairperson of Camp Trillium-Rainbow Lake Fundraising Campaign.

Senator Atkins was also involved with the Institute for Political Involvement and the Albany Club of Toronto. (It was during his tenure as President in the early 1980's that the Albany Club, a prestigious Toronto private club, and one of the oldest such clubs across the country, opened its membership to women.)

Senator Atkins has a long personal history of political involvement. In particular, and throughout most of the last 50 years or so, he has been very active within the Progressive Conservative Party – at both the national and the provincial levels. Namely, Senator Atkins has held senior organizational responsibility in a number of election campaigns and he has served as an advisor to both the Rt. Hon. Brian Mulroney and the Rt. Hon. Robert L. Stanfield, as well as the Hon. William G. Davis.

Norman K. Atkins was appointed to the Senate of Canada on June 29, 1986. In the years since, he has proven to be an active, interested, and informed Senator. In particular, he has concerned himself with a number of education and poverty issues. As well, he has championed the cause of Canadian merchant navy veterans, seeking for them a more equitable recognition of their wartime service. Senator Atkins served in the United States military from September 1957 to August 1959.

Currently, Senator Atkins is the Chair of the Progressive Conservative Senate Caucus, and a member of Internal Economy, Budgets and Administration, the National Security and Defence Committee and the Veterans Affairs Subcommittee. He is also the Honourary Chair of the Dalton K. Camp Endowment in Journalism at Saint-Thomas University in

Fredericton, New Brunswick and Member of the Advisory Council, Acadia University School of Business.

The Honourable TOMMY BANKS, Senator

Tommy Banks is known to many Canadians as an accomplished and versatile musician and entertainer. He is a recipient of the Juno Award, the Gemini Award and the Grand Prix du Disque.

From 1968 to 1983 he was the host of The Tommy Banks Show on television. He has provided musical direction for the ceremonies of the Commonwealth Games, the World University Games, Expo '86, the XV Olympic Winter Games, various command performances and has performed as guest conductor of symphony orchestras throughout Canada, the United States, and in Europe.

He was founding chairman off the Alberta Foundation for the Performing Arts. He is the recipient of an Honourary Diploma of Music from Grant MacEwen College, and Honourary Doctorate of Laws from the University of Alberta, and of the Sir Frederick Haultain Prize. He is an officer of the Order of Canada, and a Member of the Alberta Order of Excellence.

Tommy Banks was called to the Senate of Canada on 7 April 2000. On 9 May 2001, Senator Tommy Banks was appointed Vice-Chair of the Prime Minister's Caucus Task Force on Urban issues.

He is currently a member of the Committee on National Security and Defence, Chair of the Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, and chair of the Alberta Liberal Caucus in the Parliament of Canada.

A Calgary-born lifelong Albertan, he moved to Edmonton in 1949 where he resides with Ida, as do their grown children and their families.

The Honourable JANE CORDY, Senator

An accomplished educator, Jane Cordy also has an extensive record of community involvement.

Senator Cordy earned a Teaching Certificate from the Nova Scotia Teacher's College and a Bachelor of Education from Mount Saint Vincent University.

In 1970, she began her teaching career, which has included stints with the Sydney School Board, the Halifax County School Board, the New Glasgow School Board, and the Halifax Regional School Board.

Senator Cordy has also served as Vice-Chair of the Halifax-Dartmouth Port Development Commission and as Chair of the Board of Referees for the Halifax Region of Human Resources Development Canada.

Senator Cordy has also given generously of her time to numerous voluntary organizations. She has been a Board Member of Phoenix House, a shelter for homeless youth; a Member of the Judging Committee for the Dartmouth Book Awards; and, a volunteer with her church in Dartmouth.

Senator Cordy is a native of Sydney, Nova Scotia.

Current Member of the following Senate committee(s):
National Security and Defence
Social Affairs, Science and Technology
Rules, Procedures and the Rights of Parliament
Vice-Chair of the Canadian NATO Parliamentary Association
Vice-Chair of the Canadian Branch of the Commonwealth Parliamentary Association

The Honourable JOSEPH A. DAY, Senator

Appointed to the Senate by the Rt. Honourable Jean Chrétien, Senator Joseph Day represents the province of New Brunswick and the Senatorial Division of Saint John-Kennebecasis. He has served in the Senate of Canada since October 4, 2001.

He is currently a Member of the following Senate Committees: Agriculture and Forestry; National Security and Defence; the Subcommittee on Veterans Affairs, National Finance and Transport and Communications. Areas of interest and specialization include: science and technology, defence, international trade and human rights issues, and heritage and literacy. He is a member of many Interparliamentary associations including the Canada-China Legislative Association and the Interparliamentary Union. He is also the Chair of the Canada-Mongolia Friendship Group.

A well-known New Brunswick lawyer and engineer, Senator Day has had a successful career as a private practice attorney. His legal interests include Patent and Trademark Law, and intellectual property issues. Called to the bar of New Brunswick, Quebec, and Ontario, he is also certified as a Specialist in Intellectual Property Matters by the Law Society of Upper Canada, and a Fellow of the Intellectual Property Institute of Canada. Most recently (1999-2000) he served as President and CEO of the New Brunswick Forest Products Association. In 1992, he joined J.D. Irving Ltd., a conglomerate with substantial interests in areas including forestry, pulp and paper, and shipbuilding, as legal counsel. Prior to 1992 he practiced with Gowling & Henderson in Kitchener-Waterloo, Ogilvy Renault in Ottawa, and Donald F. Sim, Q.C. in Toronto, where he began his career in 1973.

An active member of the community, Senator Day recently chaired the Foundation, and the Board of the Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, as well as the Board of the Associates of the Provincial Archives of New Brunswick. Among his many other volunteer efforts, he has held positions with the Canadian Bar Association and other professional organizations, and served as National President of both the Alumni Association (1996) and the Foundation (1998-2000) of the Royal Military Colleges Club of Canada.

Senator Day holds a Bachelor of Electrical Engineering from the Royal Military College of Canada, an LL.B from Queen's University, and a Masters of Laws from Osgoode Hall. He is a member of the bars of Ontario, Quebec and New Brunswick.

The Honourable J. MICHAEL FORRESTALL, Senator

The Honourable J. Michael Forrestall was born at Deep Brook, Nova Scotia on September 23, 1932. After an early career as a journalist with the Chronicle Herald and airline executive, he entered politics and was first elected to the House of Commons in the General Election of 1965.

The Honourable J. Michael Forrestall was subsequently re-elected to the House of Commons in 1968, 1972, 1974, 1979, 1980, and 1984. He first became Official Opposition Defence Critic in 1966, and challenged the government of Prime Minister Pearson on the Unification of the Canadian Forces. Senator Forrestall subsequently served as Defence Critic from 1966-1979 and served over that period of time as a member of the House of Commons Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs.

From 1979-1984, the Honourable J. Michael Forrestall served as a member or alternate to the North Atlantic Assembly. During that period of time he also served as General Rapporteur of the North Atlantic Assembly's Military Committee and presented the committee report entitled *Alliance Security in the 1980's.* In November of 1984, Senator Forrestall led the Canadian delegation to the 30th Annual Session of the North Atlantic Assembly.

In 1984, the Honourable J. Michael Forrestall was appointed Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, and in 1986, the Minister of Regional Industrial Expansion and the Minister of State for Science and Technology. He was a candidate in the 1988 General Election and defeated. In 1989,

Senator Forrestall was appointed to the Board of Directors of Marine Atlantic, and then in 1990, appointed to the Veterans Appeal Board.

On September 27, 1990, the Honourable J. Michael Forrestall was appointed to the Senate of Canada. From 1993-1994 he was a member of the Joint Parliamentary Committee on Canada's Defence Policy and serves to this day as Defence critic in the Senate. Senator Forrestall is currently Deputy Chair of the Senate Standing Committee on National Security and Defence, and a member of the Joint Committee on the Library of Parliament. The Honourable J. Michael Forrestall has, in the past, served as a member of the Senate Special Committee on the Canadian Airborne Regiment in Somalia, Senate Standing Committee on Foreign Affairs, Senate Sub-Committee on Veterans Affairs and Deputy Chair of the Standing Senate Committee on Transport and Communications and Chair of the Special Senate Committee on Transportation Safety and Security.

The Honourable J. Michael Forrestall is currently a member of the NATO Parliamentary Association, Inter-Parliamentary Union, Commonwealth Parliamentary Association, Canada-U.S. Inter-Parliamentary Group and the Royal Canadian Legion.

The Honourable COLIN KENNY, Senator

Career History

Sworn in on June 29th, 1984 representing the Province of Ontario. His early political career began in 1968 as the Executive Director of the Liberal Party in Ontario. From 1970 until 1979 he worked in the Prime Minister's Office as Special Assistant, Director of Operations, Policy Advisor and Assistant Principal Secretary to the Prime Minister, the Right Honourable Pierre Trudeau.

Committee Involvement

During his parliamentary career, Senator Kenny has served on numerous committees. They include the Special Committee on Terrorism and Security (1986-88) and (1989-91), the Special Joint Committee on Canada's Defence Policy (1994), the Standing Committee on Banking Trade and Commerce, the Standing Committee on National Finance, and the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.
He is currently Chair of the Standing Senate Committee on National Security and Defence. The Senator is also currently a member of the Steering Committee of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

Defence Matters

Senator Kenny has been elected as Rapporteur for the Defence and Security Committee of the NATO Parliamentary Assembly. Prior to that he was Chair of the NATO Parliamentary Assembly Subcommittee on the Future Security and Defence Capabilities and Vice-Chair of the NATO Parliamentary Assembly Subcommittee on the Future of the Armed Forces.

EMAIL: kennyco@sen.parl.gc.ca Website:
http://sen.parl.gc.ca/ckenny

The Honourable MICHAEL A. MEIGHEN, Senator

Appointed to the Senate in 1990, the Honourable Michael Meighen serves on various Senate Standing Committees including Banking Trade and Commerce, National Security and Defence, and chairs the Subcommittee on Veterans Affairs. He has also served on the Special Joint Committee on Canada's Defence Policy and the Special Joint Committee on a Renewed Canada, and the Standing Committee on Fisheries.

In his private career, Senator Meighen practiced litigation and commercial law in Montreal and Toronto. He is Counsel to the law firm Ogilvy Renault, and was Legal Counsel to the Deschênes Commission on War Criminals. He is Chairman of Cundill Funds (Vancouver) and sits on the Board of Directors of Paribas Participations Limited, and J.C. Clark Ltd. (Toronto).

Senator Meighen's present involvement in community service includes the Salvation Army (Chair, Toronto Advisory Committee), Stratford Festival (past Chair), Prostate Cancer Research Foundation, Atlantic Salmon Federation, University of King's College (Chancellor), University of Waterloo Centre for Cultural Management (Chair, Board of Governors), Université Laval, McGill University.

Senator Meighen is a graduate of McGill University and Université Laval and was ordered Honorary Doctorate in Civil Law in 2001 from Mount Allison University. He lives in Toronto with his wife Kelly and their three sons.

The Honourable DAVID P. SMITH, P.C., Senator

In addition to being a respected lawyer, the Honourable David Smith has a distinguished record of public service.

Senator Smith earned a B.A. in Political Science from Carleton University in 1964 and an LL.B from Queen's University in 1970. He was called to the Bar in Ontario in 1972. During a distinguished career, Senator Smith has become a foremost practitioner of municipal, administrative and regulatory law.

At the time of this appointment, Senator Smith was Chairman and Partner of Fraser Milner Casgrain LLP, one of Canada's oldest and largest law firms. In 1998, with the formation of Fraser Milner, Senator Smith was named the firm's first Chairman. Previously, Senator Smith was Chairman of Fraser & Beatty.

From 1980-84 Senator Smith sat in the House of Commons as Member of Parliament for the riding of Don Valley East, and also served in cabinet as Minister of State (Small Business and Tourism). In 1972, he was elected to Toronto City Council and re-elected in 1974 and again in 1976, and was subsequently appointed President of Toronto City Council and Deputy Mayor of Toronto.

Senator Smith became very active in the Liberal party in the 1960's and held such positions as National President of the Young Liberals, Executive Assistant to Keith Davey who was national Liberal Party director, and executive assistant to the Hon. Walter Gordon and the Hon. John Turner

Senator Smith has lent his time to numerous voluntary and philanthropic organizations. He has sat on the Board of Governors of Exhibition Place, as well as on the boards of the Salvation Army, Toronto General Hospital, Mount Sinai Hospital and George Brown College. He has served as Chairman of the Retinitis Pigmentosa Foundation and as Vice Chairman of the O'Keefe Centre for the Performing Arts.

Current Member of the following Senate committee(s): Legal and Constitutional Affairs; National Security and Defence and Rules, Procedures and the Rights of Parliament

The Honourable JOHN (JACK) WIEBE, Senator

Jack Wiebe is one of Saskatchewan's leading citizens. He has been a highly successful farmer, as well as a member of the Saskatchewan Legislative Assembly.

And in 1994, he became the first farmer to be appointed to the position of Lieutenant Governor of Saskatchewan in almost 50 years.

Senator Wiebe first became known in Saskatchewan as a leader in the farm community. He and his family built a thriving farm in the Main Center district of the province, and from 1970-85 he was owner and President of L&W Feeders Ltd.

Senator Wiebe has been very involved with the co-operative movement, and has served on the Main Center Wheat Pool Committee, the Herbert Credit Union, the Herbert Co-op, and the Saskatchewan Co-operative Advisory Board. He has also been active with the Saskatchewan Wheat Pool, and the Saskatchewan Stock Growers Association.

Senator Wiebe was elected in 1971 and 1975 as a Member of the Saskatchewan Legislative Assembly for the constituency of Morse.

He is the past-chair for Saskatchewan on the Canadian Forces Liaison Council.

Senator Wiebe and his wife, Ann, have raised three daughters and have eight grandchildren.

Current Member of the following Senate committee(s):

Agriculture and Forestry, Deputy Chair; National Security and Defence; Subcommittee on Veterans Affairs; Rules, Procedures and the Rights of Parliament.

BIOGRAPHIES OF COMMITTEE SECRETARIAT

CHIEF WARRANT OFFICER (Ret'd) J.J.L.M. Dessureault, OMM, CD

Chief Warrant Officer Dessureault was born on 2 November 1945 in Shawinigan, Quebec. He enrolled in the Canadian Army on 26 March 1964. In September of that year, he was posted to the 2nd Battalion Royal 22e Régiment, then stationed at Quebec.

During 37 years, he served with the Regiment in Valcartier, Quebec, in Werl, in Northern Germany and later in Lahr, in Southern Germany. In 1983, he was posted to the College militaire royal de Saint-Jean as Master Warrant Officer of the military drill training section. He was promoted Chief Warrant Officer in 1987 during a tour of duty in Cyprus. In 1990, he was named Regimental Sergeant-Major of the 1st Battalion Royal 22e Régiment and in 1992, deployed to Croatia.

He held the appointments of Chief Warrant Officer Land Force Quebec Area and Land Force Command Chief Warrant Officer before being appointed to the prestigious function of Canadian Forces Chief Warrant Officer in June 1999 until his retirement in July 2001. Since, he joints the Standing Senate Committee on National Security and Defence as Military Advisor.

November 1994, he was decorated Member of the Order of Military Merit and promoted to the rank of Officer of Military Merit in January 2000

Chief Warrant Officer (retired) Dessureault M. is married to Marianne Claassen, who is originally from the Netherlands; they have one daughter, Désirée.

MAJOR-GENERAL (Ret'd) G. Keith MCDONALD

MGen McDonald grew up in Edmonton, attended College Militaire Royal in St. Jean and Royal Military College in Kingston (RMC), graduating in 1966 and being awarded his pilot wings in 1967.

MGen McDonald operationally flew the Tutor, T-33, CF5, CF104 and CF18 aircraft accumulating over 4000 hours of pilot in command throughout his 37-year career in the Air Force, Canadian Forces.

He held staff positions at the Royal Military College, in Baden Soellingen Germany, at National Defence Headquarters in Ottawa and at the North American Aerospace Command in Colorado Springs. Command positions include CF18 Squadron Commander, Base and Wing Commander in Baden Soellingen, Germany.

Major General McDonald ended his military career as the Director of Combat Operations at Headquarters North American Aerospace Defence Command at Colorado Springs, USA.

After leaving the military in 1998, General McDonald served a period of "conflict of interest" prior to joining BMCI Consulting as a Principal Consultant in the Aerospace and Defence Division. He left BMCI in 2002 to set up his own consulting company, KM Aerospace Consulting.

Major General McDonald has a degree in Political and Economic Science (Honours Courses) from the Royal Military College. He has completed Canadian Forces staff school, the Royal Air Force (England) Staff College, the National Security studies course, Post Graduate Courses in Business at Queens University, Electronic Warfare Courses at the University of California Los Angeles, the Law of Armed Conflict at San Remo, Italy, and numerous project management courses.

General McDonald is married to the former Catherine Grunder of Kincardine, Ontario, and they have two grown daughters, Jocelyn and Amy.

GRANT DAWSON

Grant Dawson joined the Parliamentary Research Branch of the Library of Parliament in March 2003. He serves as the Research Officer for the Standing Senate Committee on National Security and Defence.

Dr. Dawson received his Double Honours B.A. (History and English) and M.A. (History) from the University of Manitoba, and his Ph.D. in History from Carleton University, Ottawa. His dissertation is the first critical examination of the Canadian government's decision-making in relation to its contribution of troops to the Somalia peace operations in 1992. Dr. Dawson's academic research interests include Canadian diplomatic and military history, peace history (especially the writings of Jean de Bloch), peacekeeping and peacebuilding. Dr. Dawson has published in the "Journal of Contemporary History" (lead article in January 2002), "International Journal" (Spring 2000), and the 2001 and 2003 editions of the foreign policy essay collection "Canada Among Nations."

Dr. Dawson has lectured for the Royal Military College, Kingston, and was a recipient of a Department of National Defence / Security and Defence Forum Ph.D. Fellowship in 2001-02 and 2002-03.

BARBARA REYNOLDS

Barbara Reynolds has worked with Canadian parliamentarians for 29 years in various capacities. Trained as a sociologist, she worked for 10 years as a research officer for the Library of Parliament, assisting committees involved in the area of social affairs. During this time she served for three years as Director of Research for the House of Commons Committee on Disabled Persons that produced the landmark report entitled Obstacles.

An associate of the Parliamentary Centre for 15 years, she organized fact-finding visits for legislators to and from the United States as well as study tours to Canada for legislators from African and Southeast Asian countries. She coordinated professional development programs for legislators and their staff, and wrote guidebooks on the operation of parliamentarians' offices in Ottawa and in their constituencies. In addition, she served as the director of the Parliament, Business and Labour Trust, a program under which legislators spend up to a week with major corporations and trade unions.

From 1985 to 2000 she also served as adviser to the Canadian Group of the Inter-Parliamentary Union, the worldwide organization of legislators that serves as the parliamentary wing of the United Nations.

In April 1998, she joined the Senate Committees Directorate as a Committee Clerk. Her committee assignments have included: Security and Intelligence; Boreal Forest, Fisheries; Transportation Safety; Veterans Affairs; and National Security

and Defence. In June 2002, she received the Speaker's Award of Excellence for her work in the Senate.

INDEX

INDEX

Micromedia
ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

SENATE OF CANADA

National Security and Defence,
Standing Senate Committee
2nd Session, 37th Parliament

INDEX

Canada's Coastlines:
The Longest Under-Defended Borders in the World
Volume 2
Report, October 2003

Note - bold numerical **2**: refers to pages within Volume 2

200 (Nautical) mile exclusive economic zone,
2:4,10,22,28,34,40,46,55,57,100-4

Air Canada Pilots Association
Security Concerns Letter (from Don Johnson to David Collenette), **2**:105-9

Atkins, Hon. Norman K., Standing Senate Committee on National Security and
Defence, **2**:139-41

Banks, Hon. Tommy, Standing Senate Committee on National Security and Defence,
2:142-3

CACPP
See **Canadian Air Carrier Protection Program (CACPP)**

Canada Customs and Revenue Agency (CCRA), 2:59-60

Canada Shipping Act, 2:59,61

Canadian Air Carrier Protection Program (CACPP), 2:107

Canadian Air Transport Security Authority (CATSA), 2:106

Canadian Coast Guard (CCG)
Assets, 2:90-1
Fleet, 2:71-78
Maritime Surveillance, 2:79

Canadian Forces (CF)
See National Defence Department (DND)

CATSA
See **Canadian Air Transport Security Authority (CATSA)**

CCG
See **Canadian Coast Guard (CCG)**

CCRA
See **Canada Customs and Revenue Agency (CCRA)**

Collenette, David, Transport Minister, 2:105-9

Consolidated Statutes and Regulations of Canada
Ports, 2:61-2

Contiguous zone, 2:100-1

Cordy, Hon. Jane, Standing Senate Committee on National Security and Defence, 2:144

Cutter, 2:95-99

Dawson, Grant, Secretariat, Standing Senate Committee on National Security and
Defence 2:160

Day, Hon. Joseph A., Standing Senate Committee on National Security and Defence,
2:145-6

Dessureault, Chief Warrent Officer (Ret'd) J.J.L.M., OMM, CD, Secretariat,
Standing Senate Committee on National Security and Defence, 2:156-7

Dewar, John, 2:95-9

DFO
See **Fisheries and Oceans Department (DFO)**

DND
See **National Defence Department (DND)**

Exhibits, 2:130-6
Federal statutes
See Consolidated Statutes and Regulations of Canada

Fisheries and Oceans Department (DFO), 2:54,58,79,87

Forrestall, Hon. J. Michael, Deputy chair, Standing Senate Committee on National
Security and Defence, **2**:147-8

HFSWR
See **High Frequency Surface Wave Radar (HFSWR)**

High Frequency Surface Wave Radar (HFSWR), 2:104

Kenny, Hon. Colin, Chair, Standing Senate Committee on National Security and
Defence, **2**:149-50

Maritime Security Policies
Australia, **2**:3-5
Brazil, **2**:6-7
Chile, **2**:8-11
France, **2**:12-15
India, **2**:16-18
Israel, **2**:19-21
Italy, **2**:22-24
Japan, **2**:25-27
Netherlands, **2**:28-32
New Zealand, **2**:33-36
Norway, **2**:37-39
South Africa, **2**:40-42
Spain, **2**:43-45
United Kingdom, **2**:46-49
United States, **2**:50-53

McDonald, Major-General (Ret'd) Keith, Secretariat, Standing Senate Committee on
National Security and Defence, **2**:158-9

Media relations, 2:137-8

Meighen, Hon, Michael A., Standing Senate Committee on National Security and
Defence, 2:151

Morris, Veronica, Media Relations Coordinator, Standing Senate Committee on National
Security and Defence, 2:137

National Defence Department (DND)
Arcturus, 2:86,91
Aurora, 2:85-6,91
Fleet, 2:79,86
Sea King, 2:86.91,95

Order of Reference 2:1

PAL
See **Provincial Airlines Limited (PAL)**

Ports
Commodities – Imported, 2:65
Statutes, 2:61
Tonnage, 2:63-4

Provincial Airlines Limited (PAL)
Aerial Maritime Surveillance, 2:54-8,89

RCMP
See **Royal Canadian Mounted Police (RCMP)**

Reynolds, Barbara, Secretariat, Standing Senate Committee on National Security and
Defence, **2**:161-2

Royal Canadian Mounted Police (RCMP)
Patrol vessels, **2**:88

SAR
See **Search and Rescue (SAR)**

Search and Rescue (SAR), **2**:90-2

Smith, Hon. David P., Standing Senate Committee on National Security and
Defence, **2**:152-3

Statutes
See Consolidated Statutes and Regulations of Canada

Surveillance technology
Cost Comparison, **2**:103-4

Transport Canada, **2**:55-6,59,88,95,106-7

UNCLOS
See **United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)**

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), **2**:100-2

United States Coast Guard, **2**:98

Vessels

Registration and licensing, **2**:59

Wiebe, Hon. John (Jack), Standing Senate Committee on National Security and
Defence, **2**:154-5

Witnesses, 2:110-29

Les côtes du Canada :
Les plus longues frontières mal défendues au monde

Comité sénatorial permanent de
la Sécurité nationale et de la défense

VOLUME 2

Octobre 2003

TABLE DES MATIÈRES

ANNEXES 1

ANNEXE I

ORDRE DE RENVOI 1

ANNEXE II

RÉSUMÉ DES POLITIQUES DE SÉCURITÉ MARITIME DE 15 PAYS 3

ANNEXE III

ACTIVITÉS DE SURVEILLANCE MARITIME DE PROVINCIAL AIRLINES LIMITED 58

ANNEXE IV

IMMATRICULATION ET DÉLIVRANCE DE PERMIS AUX NAVIRES AU CANADA 64

ANNEXE V

LOIS FÉDÉRALES RELATIVES AUX PORTS 67

ANNEXE VI

LES 10 PRINCIPAUX PORTS CANADIENS, SELON LE TONNAGE MANUTENTIONNÉ 70

ANNEXE VII

LES 10 PRINCIPAUX PORTS AUTRES QUE NORD-AMÉRICAINS FAISANT AFFAIRE AVEC LE CANADA, SELON LE TONNAGE EXPÉDIÉ 71

ANNEXE VIII

LES 10 PRINCIPALES MARCHANDISES EXPÉDIÉES DEPUIS DES PORTS ÉTRANGERS AUX 10 PLUS GRANDS PORTS DU CANADA .. 72

ANNEXE IX

FLOTTE DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE 78

ANNEXE X

BIENS DU GOUVERNEMENT ET DU SECTEUR PRIVÉ ENGAGÉS DANS DES OPÉRATIONS MARITIMES DE SURVEILLANCE ET DE RECHERCHE ET SAUVETAGE 89

ANNEXE XI
LE GARDE-COTES RECOMMANDE PAR JOHN DEWAR ET L'OPTION RETENUE PAR LA GARDE CÔOTIÈRE AMÉRICAINE 106
ANNEXE XII
RAISONNEMENT DERRIERE LES ZONES DE 12 ET DE 24 MILLES MARINS ET LA ZONE ECONOMIQUE EXCLUSIVE 111
ANNEXE XIII
COÛT COMPARÉ DE LA SURVEILLANCE RADAR SATELLITAIRE, AÉRIENNE ET AU SOL 114
ANNEXE XIV
ASSOCIATION DES PILOTES D'AIR CANADA 116
ANNEXE XV
ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ 121
ANNEXE XVI
PIÈCES JUSTIFICATIVES 141
ANNEXE XVII
ACTIVITÉS DES MÉDIAS 147
ANNEXE XVIII
BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ 149
ANNEXE XIX
BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ 165
ANNEXE XX
INDEX I

(Ce rapport a deux volumes)

ANNEXES

Ordre de renvoi

Extrait des Journaux du Sénat du mercredi 30 octobre 2002 :

L'honorable sénateur Kenny propose, appuyé par l'honorable sénateur Losier-Cool,

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. Le Comité sera en particulier autorisé à examiner :

a) la capacité du ministère de la Défense nationale de défendre et de protéger les intérêts, la population et le territoire du Canada et sa capacité de réagir à une urgence nationale ou à une attaque ou de prévenir ces situations;

b) les relations de travail entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;

c) les mécanismes d'examen de la performance et des activités des divers organismes participant à la collecte de renseignements;

d) la sécurité de nos frontières;

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus dans la première session de la trente-septième législature soient déférés au Comité;

Que Comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 28 février 2004 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions jusqu'au 31 mars 2004.

Après débat,

Avec la permission du Sénat et conformément à l'article 30 du Règlement, la version française de la motion est modifiée au paragraphe b) et se lit comme suit :

« b) les relations entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées; ».

Après débat,

La motion, telle que modifiée, mise aux voix, est adoptée.

Paul C. Bélisle

Greffier du Sénat

Résumé des politiques de sécurité maritime de 15 pays

La sécurité maritime en Afrique du Sud

Cette annexe analyse le dispositif de sécurité maritime en Afrique du Sud.

Longueur des côtes et superficie de la zone économique exclusive (ZEE)

L'Afrique du Sud revendique une zone exclusive de pêche de 200 milles marins d'une superficie de 1 450 596 km². Elle possède 3 750,8 km de côtes.

Organisations concernées

L'Afrique du Sud n'a pas de garde côtière. Les responsabilités en la matière sont réparties entre les organisations suivantes:

- Service de police de l'Afrique du Sud
- Ministère des Affaires environnementales et du Tourisme
- Ministère des Transports
- Institut national de sauvetage en mer (INSM)
- Administration de la sécurité maritime de l'Afrique du Sud
- Ministère de la Défense

Service de police de l'Afrique du Sud

C'est la police de l'Afrique du Sud qui est chargée de faire observer le droit maritime; elle exploite à cette fin sept navires de 12 tonnes, quatre navires de cinq tonnes et neuf navires de quatre mètres.

Ministère des Affaires environnementales et du Tourisme

La protection de l'environnement marin relève principalement du ministère des Affaires environnementales et du tourisme. Cependant, le Service de police se charge de l'exécution de la loi et le ministère des Transports est responsable de la prévention de la pollution par le pétrole.

La protection de l'environnement dans les ports est confiée par contrat à une entreprise privée, Portnet. À l'occasion, le ministère des Affaires environnementales et du Tourisme participe à des opérations de nettoyage.

Le Ministère des Affaires environnementales et du Tourisme dispose de quatre navires de 29 mètres ayant une autonomie de 5 000 milles marins et d'un aéronef pour les fins de la lutte contre la pollution. C'est la société Pentow Marine Ltd. qui les exploite pour le compte du Ministère.

Ministère des Transports

Le ministère des Transports est chargé de la coordination et de l'administration générales de l'Organisation sud-africaine de recherche et de sauvetage (OSARS). Sont membres de l'Organisation

le ministère des Transports, la Force de défense nationale d'Afrique du Sud (marine et aviation), le Service de police de l'Afrique du Sud, Portnet et l'Institut national de sauvetage en mer.

Le ministère ne possède pas d'appareils ni de navires et compte pour cela sur les autres ministères et organismes (en particulier sur la Force de défense nationale et sur l'Institut national de sauvetage en mer).

Institut national de sauvetage en mer (INSM)

L'INSM emploie 18 personnes. Le reste des effectifs, plus de 650 hommes et femmes, est constitué de volontaires. L'Institut possède 24 bases de sauvetage le long des côtes et une base à l'intérieur des terres équipées de 50 embarcations de sauvetage allant d'un navire de haute mer de 13 mètres à une baleinière de 4 mètres. Il est principalement chargé des opérations de recherche et de sauvetage le long des côtes et jusqu'à 50 milles marins des côtes. L'Institut se charge aussi d'enseigner les principes de la sécurité aquatique et nautique aux groupes scolaires, aux scouts, aux clubs de plaisanciers et à d'autres groupes.

Administration de la sécurité maritime de l'Afrique du Sud (ASMAS)

L'ASMAS est une organisation en plein essor relevant du ministère des Transports. Elle a pour mission de veiller à la sûreté des gens et des biens en mer, de prévenir la pollution par le pétrole et de promouvoir l'Afrique du Sud comme un pays maritime. Si elle a une fonction principalement administrative (attribution de permis, immatriculation de navires et enquêtes sur les accidents), elle s'occupe aussi de la capacité de recherche et de sauvetage de l'Afrique du Sud et des mesures antipollution.

Ministère de la défense

La marine assure la protection et la défense des intérêts maritimes de l'Afrique du Sud et assiste l'ASMAS quand ses ressources le permettent.

Le dispositif de sécurité maritime australien

Cette annexe analyse le dispositif de sécurité maritime australien.

Longueur des côtes et dimensions de la Zone économique exclusive (ZEE) :

La Zone économique exclusive (ZEE) de l'Australie couvre une superficie de 6 664 107 km². Ses côtes mesurent 66 530,3 km de long.

Organismes responsables :

- Coastwatch, qui est chargé de la surveillance maritime de l'Australie;
- La Force de défense australienne (ADF).

Coastwatch – Description générale :

À la place d'une garde côtière, l'Australie possède « Coastwatch ». Il s'agit d'une division du Service des douanes, dont la responsabilité incombait jusqu'en 1988 au ministère des Transports.

Coastwatch gère et contrôle le programme civil d'intervention et de surveillance maritime le long et au large des côtes. L'organisme ne défend pas les frontières de l'Australie (ce qui est le rôle de l'ADF), pas plus qu'il ne surveille ses nombreux grands ports (une autre division du Service des douanes s'occupe de cet élément).

Coastwatch n'a pas d'actifs et n'a pas à s'acquitter de responsabilités législatives. L'organisme n'existe que pour répondre aux besoins d'ensemble des clients du gouvernement.

Coastwatch utilise des appareils Dash 8 loués à contrat, des avions de surveillance Orion P3-C de l'ADF et des navires patrouilleurs armés de classe Fremantle, de même que huit navires de classe National Marine Unit Bay du Service des douanes. Les bâtiments du Service des douanes (qui ont un rayon d'action de 200 milles marins) ne sont pas armés, même si les employés des Douanes qui les arment le sont.

Les organismes civils de l'Australie peuvent arraisonner des navires et procéder à des arrestations. Selon Rod Stone, directeur de l'exploitation de Coastwatch, « la marine n'apporte que rarement son appui aux pouvoirs civils pour les arraisonnements et les arrestations au large des côtes ». La seule exception est l'opération Reflex en cours dans le Nord, qui cible les clandestins venus d'Indonésie.

Soutien de l'ADF :

À part l'opération Reflex, la contribution de l'ADF au programme civil d'intervention et de surveillance maritimes comporte 1 800 jours de mer assurés par la flotte de bateaux patrouilleurs et 250 heures par an par la flotte d'appareils de surveillance maritime de type Orion P3-C. Les heures des P3 permettent à l'ADF de se rendre dans des régions qui sont hors de portée d'atteinte des Dash 8 loués à contrat.

Les rapports entre Coastwatch et l'ADF se sont nettement resserrés depuis quelques années. En 1999, l'arrivée inopinée de plusieurs navires au large des côtes s'est soldée par de nombreux appels pour que l'armée se charge de la sécurité maritime du pays. Au lieu de quoi, les liens entre l'ADF et Coastwatch se sont resserrés. La manifestation la plus claire de ce resserrement est que le chef de Coastwatch est un contre-amiral en service. Coastwatch entretient également des liens étroits avec le milieu du renseignement de la

défense, qui renforcent considérablement sa capacité à se trouver au bon endroit au bon moment. Cela est indispensable à sa réussite, quand on tient compte du vaste secteur de responsabilité de Coastwatch.

Le dispositif de défense des côtes du Brésil

Cette annexe analyse le dispositif de sécurité maritime du Brésil.

Longueur des côtes et dimensions de la Zone économique exclusive (ZEE) :

La Zone économique exclusive (ZEE) du Brésil couvre une superficie de 3 442 548 km². Son littoral mesure pour sa part 33 379 km de long.

Organismes responsables :

Le Brésil n'a pas de garde côtière. La souveraineté du littoral relève des responsabilités :

- de la marine brésilienne;
- des services de police brésiliens.

La marine brésilienne :

Si la marine découvre quelque chose d'illicite au cours d'une inspection « de routine », elle escorte alors le navire jusqu'au port le plus proche. Tous les bâtiments de la marine qui servent au patrouillage des côtes sont armés. La police fédérale est l'instance responsable des activités criminelles en mer.

La marine brésilienne est subdivisée en huit districts navals. Le rôle primordial de la marine est de protéger la souveraineté du pays. Celle-ci est également responsable de toutes les bouée ainsi que du

marquage, de la cartographie, des opérations de recherche et sauvetage (moyennant le concours au besoin de l'armée de l'air), de la protection des pêches, de la certification et de l'inspection des navires et de la prévention de la pollution.

La marine apporte une aide logistique et médicale aux régions éloignées du Brésil uniquement accessibles par bateau. Dans de nombreuses régions éloignées de l'Amazone, les seuls services médicaux/dentaires disponibles sont ceux qui sont fournis par la marine ou par l'armée.

Les employés de la marine sont bien armés et ils patrouillent constamment les cours d'eau et l'océan. Ils arrêtent couramment et arraisonnent des navires pour vérifier leurs papiers et s'assurer que leurs équipements de sécurité sont en règle. Ces inspections sont souvent plus que de simples inspections des « documents », en particulier dans l'Amazone et dans le Sud, où la contrebande est un problème grave. Les principaux articles de contrebande sont les drogues, les armes, les animaux et le bois d'œuvre.

Police brésilienne :

La marine collabore de près avec les services de police étatiques et fédéraux. Si, au cours d'une inspection, on découvre des objets de contrebande, le navire est escorté jusqu'à l'administration locale la plus proche pour y être mis en état d'arrestation. Étant donné que l'armée brésilienne n'est pas investie du pouvoir de procéder à des arrestations, elle a besoin de l'aide de la police d'État ou de la police fédérale pour procéder à l'arrestation.

La police fédérale est responsable de toutes les activités criminelles qui ont lieu en haute mer. Malheureusement, la police fédérale est mal équipée et insuffisamment dotée pour patrouiller comme elle le

devrait la sphère qui relève de ses responsabilités. Les actes de piraterie ne sont pas rares dans les cours d'eau intérieurs, en particulier entre Manaus et Belém, de même qu'en haute mer. Ces actes de piraterie sont rarement signalés, mais on apprend qu'ils ont eu lieu de la bouche des attachés militaires des pays dont les navires ont été victimes de tels actes.

Le dispositif de sécurité maritime du Chili

Cette annexe analyse le dispositif de sécurité maritime du Chili.

Longueur des côtes et dimensions de la Zone économique exclusive (ZEE) :

La Zone économique exclusive (ZEE) du Chili couvre une superficie de 3 415 864 km². Son littoral mesure pour sa part 78 563,2 km de long.

Organisme responsable :

La Direction générale du territoire maritime et de la marine marchande (DIRECTEMAR) est responsable de la sécurité maritime du Chili.

DIRECTEMAR :

DIRECTEMAR est une antenne de la marine chilienne. Elle possède elle-même une antenne territoriale, dont l'élément le plus important est constitué par les administrations portuaires, et une antenne maritime, qui compte deux directions spécialisées.

Direction terrestre – Généralités :

DIRECTEMAR a son siège dans la ville portuaire de Valparaiso. Le siège est relié en ligne par le réseau Datamar. En outre, DIRECTEMAR est en mesure de surveiller les activités de navigation

24 heures par jour grâce à son système graphique Grafimar. Grafimar fournit à DIRECTEMAR des images en temps réel de la position exacte de tous les navires qui naviguent dans les eaux chiliennes. DIRECTEMAR est ainsi en mesure de maintenir le contact avec eux et de transmettre des données à ses 16 administrations portuaires locales et 60 bureaux de capitaines d'armement. DIRECTEMAR peut également transmettre des informations aux navires battant pavillon chilien ou étranger qui utilisent son Centre de télécommunications maritimes.

Valparaiso est également le siège du centre de formation de DIRECTEMAR. Le Centre de formation et d'entraînement de la marine (CIMAR) possède un simulateur de passerelle de réalité virtuelle dernier cri. Celui-ci est capable d'afficher les conditions météorologiques qui règnent dans n'importe quel port, détroit, chenal ou baie sur un écran enveloppant de 210°. CIMAR assure l'entraînement des marins chiliens et étrangers. Les étrangers, par exemple, doivent suivre le cours voulu dispensé par CIMAR avant de pouvoir travailler dans l'Antarctique chilien.

Direction terrestre – Administrations portuaires :

Des administrations portuaires ont été créées depuis Arica, proche de la frontière péruvienne, jusqu'à l'Antarctique chilien. Les administrations portuaires assurent l'entretien des balises, des signaux de brume, des bouées, des balises radars et des phares afin d'assurer la sûreté et la sécurité des routes de navigation et des liens de télécommunications. Cela est particulièrement crucial dans le détroit de Magellan, qui est un endroit fort dangereux pour tous les gens de mer.

Les administrations portuaires sont responsables de toutes les activités qui se déroulent dans leurs ports. On fait particulièrement attention aux terminaux de chargement et de déchargement d'Iquique, Puerto Patache et Puerto Patillos. En outre, les administrations portuaires font respecter la loi dans leurs zones. Les bureaux des capitaines d'armement et les bureaux des majors de mer dont ils dépendent remplissent cette fonction.

Les administrations portuaires prennent également la mer pour y effectuer des patrouilles de surveillance et de souveraineté. Elles assurent la surveillance à l'aide de dix patrouilleurs polyvalents (qui sont équipés d'une mitrailleuse de calibre 0,50 et dont la vitesse maximum est de 22 nœuds). Les administrations portuaires surveillent et procèdent à des arraisonnements et à des arrestations dans les eaux territoriales du Chili. Cela veut dire que DIRECTEMAR, qui est en quelque sorte la garde côtière du Chili, est un organisme militaire. Dans la ZEE de 200 milles du Chili, les patrouilles de DIRECTEMAR sont coordonnées avec celles du reste de la marine. Les patrouilles de protection des ressources dans la ZEE de 200 milles sont une fonction permanente de la marine.

Les administrations portuaires utilisent des avions pour patrouiller les régions isolées et inaccessibles, et surveiller les établissements aquicoles et les pêches non commerciales. Elles utilisent des Cessna Skymasters pour patrouiller et surveiller les zones afin de fournir aux administrations des renseignements récents sur les conditions locales. Elles emploient également des hélicoptères, des plongeurs et des bateaux patrouilleurs pour protéger les nageurs. DIRECTEMAR possède cinq hélicoptères et huit aéronefs.

Direction maritime :

DIRECTEMAR possède deux organismes techniques. La Direction générale des intérêts maritimes et du milieu marin (DIRINMAR) est un organe de réglementation. Elle exerce un contrôle sur les navires, les employés et les ressources de la marine. DIRINMAR veille à ce que les navires de la marine marchande et les bateaux de pêche se conforment aux normes de sécurité du Chili. La direction est également chargée de la protection et de la conservation du milieu marin, des ressources marines, de l'éducation et de la certification dans le secteur de la marine, ainsi que des sports nautiques.

La Direction générale de la sécurité et des opérations maritimes (DIRSOMAR) est chargée d'assurer la sécurité et la sûreté du personnel maritime et de la navigation. Elle procède à des opérations de recherche et sauvetage et procure des secours d'urgence à la population civile. De plus, DIRSOMAR est responsable de la signalisation maritime, de l'inspection des navires, du centre de contrôle de la navigation, ainsi que des services de police et de la prévention des risques.

Le dispositif de sécurité maritime en Espagne

Cette annexe analyse le dispositif de sécurité maritime de l'Espagne.

Longueur des côtes et dimensions de la Zone économique exclusive (ZEE) :

La Zone économique exclusive (ZEE) de l'Espagne couvre une superficie de 683 236 km² et ses côtes mesurent 7 268,1 km de long (ce qui englobe les côtes des îles Canaries).

Organismes responsables :

L'Espagne n'a pas de garde côtière. La sécurité maritime est assurée par :

- la Guardia Civil (garde civile espagnole);
- la marine espagnole.

Ces organismes sont analysés ci-après. Il y a également une courte note sur les activités de ces organismes aux îles Canaries et dans le détroit de Gibraltar.

La Guardia Civil :

La Guardia Civil est une force de police paramilitaire. Elle relève du ministère de l'Intérieur et du secrétaire d'État à la sécurité. Selon la question, la Guardia Civil peut recevoir ses ordres du ministère de l'Économie et des Finances ou d'autres ministères. La Guardia Civil est responsable de l'application de la loi et doit notamment veiller au

respect des règlements sur les pêches et sur l'environnement. Ses membres possèdent de petites armes, et ses 15 patrouilleurs (qui mesurent 22 mètres de long) peuvent arraisonner d'autres navires et monter à bord.

Une autre force de police espagnole, la police nationale (Policia Nacional), n'a pas ses propres embarcations et doit demander l'aide au besoin d'autres services. Les Douanes (Aduana) ont quelques petits patrouilleurs.

La marine :

Le rôle de la marine consiste à protéger l'Espagne et à intervenir dès lors que survient un problème trop complexe ou dangereux pour que la Guardia Civil s'en occupe. La marine espagnole, moyennant l'appui de l'armée de l'air, est responsable des fonctions de la garde côtière. Les bâtiments de la marine sont armés et sont investis du pouvoir de retenir les navires suspects.

La marine est bien placée pour apporter son aide lorsqu'on fait appel à elle. Elle est basée dans trois endroits principaux sur la péninsule espagnole (El Ferrol, Rota et Cartagena) et elle entretient de petits patrouilleurs aux îles Baléares et aux îles Canaries. Cela indique que la marine joue un rôle appréciable dans la protection des îles.

La marine peut apporter son aide à d'autres ministères, comme celui de l'Environnement. Le ministère de l'Agriculture et des Pêches ne possède pas sa propre flotte pour faire appliquer les règlements. Elle fait donc appel à l'aide de la marine au besoin.

En outre, l'armée joue un rôle important dans la défense des côtes depuis la terre. L'armée entretient certains moyens de défense des côtes avec ou sans hommes.

Les îles Canaries et le détroit de Gibraltar :

Aux îles Canaries, la marine collabore avec des navires espagnols, italiens et britanniques aux patrouilles dont le but est d'empêcher l'immigration clandestine en provenance d'Afrique. La marine espagnole patrouille également le détroit de Gibraltar pour affirmer la souveraineté nationale (il y a en effet des conflits territoriaux avec le Maroc au sujet de quelques petites îlots) et pour empêcher l'immigration clandestine (moyennant le soutien de petits bateaux de police). La marine assure également la protection de la navigation dans le détroit de Gibraltar contre les actes de terrorisme.

Le dispositif de sécurité maritime des États-Unis

Cette annexe décrit le dispositif de sécurité maritime et de police côtière des États-Unis.

Longueur des côtes et dimensions de la Zone économique exclusive (ZEE) :

La Zone économique exclusive (ZEE) des États-Unis couvre une superficie de 8 078 169 km². Les côtes des États-Unis mesurent 133 312 km de long.

Organismes responsables de la sûreté maritime :

- la Garde côtière des États-Unis (USCG).

L'USCG :

L'USCG est un organisme militaire qui relève du ministère de la Sécurité intérieure. Le Commandant relève directement du secrétaire à la Sécurité intérieure. Toutefois, l'USCG collabore de près avec le sous-secrétaire de la Sûreté des frontières et des Transports et conserve sa propre identité de service militaire autonome. En cas de déclaration de guerre, ou lorsqu'elle y est invitée par le président, la Garde côtière devient un élément du ministère de la Défense.

La Garde côtière assume cinq rôles fondamentaux :

- sécurité maritime : élimine les décès, les blessures et les dégâts matériels qui se rattachent au transport maritime, à la pêche et à la navigation de plaisance;
- défense nationale : défend le pays en tant que l'un des cinq services armés des États-Unis. Améliore la stabilité régionale à l'appui de la Stratégie nationale de sûreté, en se prévalant des capacités maritimes exceptionnelles de la Garde côtière;
- sûreté maritime : protège les frontières maritimes des États-Unis contre les intrusions : a) en mettant fin à l'afflux de drogues, d'immigrants clandestins et d'articles de contrebande qui arrivent aux États-Unis par voie maritime; b) en interdisant les opérations de pêche illicites; c) en supprimant les infractions à la loi fédérale dans le secteur maritime;
- mobilité : facilite le commerce maritime et élimine les interruptions et les obstacles à la circulation économique et efficace des marchandises et des voyageurs, tout en maximisant l'accès récréatif et les plaisirs de l'eau;
- protection des ressources naturelles : élimine les dégâts causés à l'environnement et la détérioration des ressources naturelles qui se rattachent au transport maritime, à la pêche et à la navigation de plaisance.

Défense nationale :

Le rôle assumé par la Garde côtière en matière de défense nationale a pour but d'appuyer les commandants militaires, comme le mentionne un protocole d'entente signé par les secrétaires à la Défense et aux Transports en 1995. Quatre grandes missions de défense nationale ont été confiées à la Garde côtière : arraisonnements maritimes, déploiement d'opérations

portuaires/sûreté et défense, engagements en temps de paix et opérations de défense de l'environnement.

Sûreté maritime :

En tant que principal organisme d'application des lois maritimes du pays, la Garde côtière des États-Unis est investie de nombreux pouvoirs polyvalents dans ce secteur.

La *Posse Comitatus Act* interdit à l'armée américaine de faire respecter les lois nationales. Ce rôle a été confié à la Garde côtière. Il y a toutefois des dispositions qui stipulent que les forces armées, en particulier la US Navy, doivent apporter leur aide. Dans ces cas, la Garde côtière prend à son bord un détachement d'application de la loi pour qu'il procède à des fouilles, des saisies et des arrestations. De nombreuses autres lois fédérales confèrent à la Garde côtière les pouvoirs dont elle a besoin pour arraisonner, fouiller, confisquer et arrêter les auteurs présumés d'une infraction. Cela se fait souvent avec le concours du Customs Service des États-Unis et de la Drug Enforcement Agency.

Les rôles assumés par la Garde côtière en matière de défense maritime ont trait à une série de tâches bien précises :

- protéger les ports, le flux des échanges commerciaux et le réseau de transport maritime contre les actes de terrorisme;
- assurer la sûreté des frontières maritimes contre les drogues illicites, les immigrants clandestins, les armes à feu et les armes de destruction massive;
- assurer le déploiement rapide et le réapprovisionnement des actifs militaires, à la fois en maintenant les bâtiments de la Garde côtière en état de préparation et en gardant ouvert le

réseau de transport maritime pour assurer le passage des actifs et des employés d'autres directions des forces armées;

- protéger le pays contre la pêche illicite et la destruction sans discrimination des ressources marines vivantes, prévenir les déversements de substances pétrolières et dangereuses et lancer des opérations d'intervention, aussi bien pour les déversements accidentels que délibérés;
- coordonner les efforts et le renseignement avec les organismes du gouvernement fédéral, des États et des administrations locales.

La Garde côtière contrôle la sécurité à bord de tous les types de navires, y compris les navires étrangers, qui se trouvent dans les limites des eaux américaines. La plupart des navires qui font escale dans les ports américains sont des navires battant pavillon étranger qui doivent se conformer aux normes de sécurité détaillées émises par l'Organisation maritime internationale (OMI). L'USCG impose un régime d'inspections de contrôle des navires par les États du port pour que les navires inférieurs aux normes se voient refuser l'accès aux voies navigables américaines. Les capitaines de port de la Garde côtière ont le pouvoir de monter à bord pour examiner des navires, de les retenir au port ou de leur ordonner de quitter le port au besoin pour assurer la sécurité de la navigation dans les voies navigables.

Aucun autre organisme gouvernemental ne possède une telle variété de cotres, de navires, d'aéronefs et de systèmes de pouvoir hiérarchique que la Garde côtière, ou l'expertise nécessaire pour s'acquitter des cinq rôles essentiels qui lui sont dévolus. Parmi ces actifs, mentionnons : 36 000 employés en service actif, 8 000 réservistes, 232 cotres (d'une longueur supérieure à 65 pieds), 211 aéronefs et 1 400 petites embarcations.

Les bâtiments de la Garde côtière affectés à la sécurité maritime et à la défense nationale sont armés. Beaucoup sont équipés comme des navires de guerre, et ont des missiles surface-surface, des torpilles et des canons de gros calibre. Les employés qui se livrent à des activités d'application de la loi sont armés et sont experts en ce qui concerne l'arraisonnement et la saisie des navires.

Le dispositif français de défense des côtes

Cette annexe donne un aperçu du dispositif de sécurité maritime de la France.

Dimensions du territoire :

La Zone économique exclusive (ZEE) de la France couvre une superficie de 706 443 km², tandis que ses côtes mesurent 7 329,8 km de long.

Organismes responsables :

La France n'a pas de garde côtière. En revanche, les organismes suivants sont responsables de la sûreté maritime :

- le Secrétariat Général de la Mer;
- les Préfets Maritimes;
- la marine;
- les Centres régionaux opérationnels de secours et de sauvetage (CROSS).

Le Secrétariat Général de la Mer :

Le gouvernement possède un comité interministériel placé sous la présidence du premier ministre, qui définit la doctrine et la politique maritimes de la France. Celui-ci porte le nom de Comité interministériel de la mer (CIM). Son siège permanent, le Secrétariat Général de la Mer (SGMer), relève directement du premier ministre.

Les Préfets Maritimes :

La France dépend du système de Préfets Maritimes (qui compte les zones de l'Atlantique, de la mer du Nord/Manche et de la mer Méditerranée) pour coordonner et ainsi protéger ses côtes comme il se doit. Le Préfet Maritime est un amiral de la marine française en service qui remplit des tâches militaires et civiles. Il dispose donc à la fois de ressources militaires et civiles.

Le Préfet Maritime patrouille la zone placée sous sa responsabilité. Il est chargé de défendre la souveraineté nationale, d'assurer le respect de la loi et de l'ordre et de protéger les êtres humains et les biens matériels. C'est lui qui coordonne les mesures des diverses ressources administratives.

Pour les missions non militaires (c.-à-d. la lutte contre les stupéfiants, l'immigration clandestine, la police en mer et la lutte contre la pollution), le Préfet Maritime relève du premier ministre par l'entremise du Secrétariat Général de la Mer. Le Préfet Maritime coordonne également ses activités avec celles d'autres ministères, notamment les ministères de l'Intérieur, de la Défense et des Transports.

Dans sa sphère de responsabilité, le Préfet Maritime est responsable des navires et des aéronefs appartenant aux différents ministères qui composent le Secrétariat Général de la Mer. Il gravite autour de centres régionaux des opérations maritimes : Toulon pour la Méditerranée, Brest pour l'Atlantique et Cherbourg pour la Manche et la mer du Nord. Dans les départements et les territoires français d'outre-mer, des membres des préfectures locales sont désignés délégués du gouvernement pour l'action de l'État en mer. Leurs responsabilités englobent les opérations de recherche et sauvetage,

les évaluations médicales, l'assistance maritime, le contrôle de la navigation, la lutte contre la contrebande des stupéfiants, le terrorisme et la pollution et la navigabilité des navires.

Tous les navires des Préfets Maritimes sont armés (les bâtiments non militaires ont une petite mitrailleuse) et ont le droit d'arraisonner les navires. Seuls les « agents de la gendarmerie » (dont on parle plus bas) et les fonctionnaires des douanes peuvent procéder à des arrestations.

La marine :

Outre ses responsabilités stratégiques primordiales qui sont la dissuasion et les actions offensives (prévention et projection de force), la marine assume également un rôle de protection qui englobe la défense des côtes. Essentielle aux interventions de l'État en mer, la marine est chargée de surveiller et de protéger les abords maritimes du territoire national et des territoires d'outre-mer.

La marine maintient une présence permanente le long des côtes françaises. Des sémaphores surveillent les eaux côtières intérieures alors que des patrouilleurs et des avions spécialisés s'occupent des limites extérieures des eaux côtières. Cela permet à la France de faire face aux menaces naissantes comme l'immigration clandestine ou le terrorisme. La marine est également chargée de lutter contre les incidents de pollution et de fournir aux gros navires de haute mer une capacité tout-temps en ce qui concerne les opérations de recherche et sauvetage, les services de police (notamment la navigation, la protection des pêches, la lutte contre le trafic des stupéfiants, l'application des règlements fiscaux et douaniers) et le maintien de l'ordre public.

La « Gendarmerie Maritime », placée sous le commandement du chef d'état-major de la marine, compte 1 100 hommes et 30 bâtiments océaniques (patrouilleurs). Disséminés le long du littoral, ceux-ci sont chargés de surveiller et de protéger les voies d'accès maritimes. La Gendarmerie Maritime remplit également des fonctions générales de police dans les eaux territoriales et dans la zone économique exclusive sous l'autorité des Préfets Maritimes. Investie à la fois de pouvoirs militaires et judiciaires, elle peut porter des accusations en cas d'infraction à la justice. Son rôle s'étend jusque dans les voies d'eau intérieures, où elle protège le trafic maritime, mène des opérations de sauvetage, apporte son assistance aux gens ou aux biens matériels, fait respecter la réglementation des pêches sur terre et patrouille les propriétés de la marine.

CROSS

Outre la marine, d'autres organismes d'État contribuent à la sécurité des eaux territoriales françaises. Par exemple, le Préfet Maritime dispose de stations connues sous l'appellation de Centres régionaux opérationnels de secours et de sauvetage (CROSS). Ceux-ci observent et enregistrent les mouvements de la navigation dans les eaux territoriales françaises, coordonnent les opérations de recherche et sauvetage, assurent la sûreté de la navigation, protègent l'environnement et les pêches, contrôlent les radiocommunications et transmettent des bulletins météorologiques.

Les principaux centres CROSS sont situés près de Cherbourg, Toulon et Brest. Ils utilisent le système européen SpatioNav pour recueillir des données et devraient être en mesure à l'avenir d'afficher des données en temps réel.

La sécurité maritime en Inde

Cette annexe donne un aperçu du dispositif de sécurité maritime en Inde.

Longueur des côtes et superficie de la zone économique exclusive (ZEE)

L'Inde possède 17 181,3 km de côtes et revendique une zone économique exclusive (ZEE) de 2 103 415 km^2.

Organisations concernées

- **Garde côtière**
- **Marine**

Garde côtière

La Garde côtière relève du ministère de la Défense. Elle est dirigée par un directeur général, basé au Commandement opérationnel de la Garde côtière et dont relèvent trois commandants régionaux chargés des trois divisions de la Garde côtière.

La Garde côtière est une unité de sécurité maritime armée mais non militaire. Elle est habilitée à arraisonner et inspecter des navires et à les détenir. Les navires suspects sont dirigés vers le port le plus proche et remis aux autorités policières. Bien qu'elle ne soit pas une unité militaire, la Garde côtière opérerait de concert avec la marine en cas de guerre.

La Garde côtière est chargée de protéger les intérêts nationaux de l'Inde dans les secteurs maritimes. Elle doit protéger les installations, structures et appareils en mer, aider les pêcheurs, préserver l'environnement marin, aider les agents des Douanes dans la lutte contre la contrebande et faire appliquer les règlements maritimes.

Les activités de recherche et de sauvetage de la Garde côtière relèvent de l'Administration nationale de coordination des opérations de recherche et de sauvetage en mer, laquelle compte trois régions et des sous-centres dans diverses villes portuaires.

La Garde côtière collabore régulièrement avec plusieurs ministères, notamment ceux de l'Agriculture, de la Défense, des Pêches, des Douanes et de la Sécurité intérieure. Elle dirige par ailleurs de Comité national de coordination de la sécurité en mer constitué par le ministère du Pétrole et du Gaz naturel.

La Garde côtière possède trois patrouilleurs océaniques avancés, neuf patrouilleurs océaniques, huit vedettes, 15 patrouilleurs côtiers, 14 navires d'arraisonnement, 7 vedettes d'arraisonnement et 3 aéroglisseurs.

La Garde côtière possède aussi une base aérienne et une flotte composée de 24 appareils Dornier, 17 hélicoptères Chetak et deux hélicoptères légers avancés. L'aviation de la Garde côtière assure la surveillance aérienne de la ZEE, veille au respect des mesures de prévention de la pollution, aide les pêcheurs et exécute des vols de recherche et de sauvetage.

Marine

Les avions et navires de la marine contribuent à assurer la sécurité maritime et collaborent au besoin aux opérations de recherche et de sauvetage. La marine offre aussi l'aide de ses plongeurs aux autorités civiles.

La marine emploie environ 55 000 personnes et possède 8 destroyers, 10 frégates, 14 sous-marins, 34 corvettes, 48 bateaux-phares et 18 dragueurs de mines. La marine est en train de faire construire plusieurs autres navires dont certains seront partagés avec la Garde côtière.

La sécurité maritime en Israël

Cette annexe donne un aperçu du dispositif de sécurité maritime en Israël.

Longueur des côtes et superficie de la zone économique exclusive (ZEE)

Israël possède 204,9 km de côtes mais n'a pas de zone économique exclusive. S'il y en avait une, elle aurait une superficie de 21 933 km^2.

Organisations concernées

- Administration du transport maritime et des ports
- Forces de défense d'Israël (FDI) - Marine
- Police israélienne, Garde côtière et Garde civile
- Ministère des Douanes et de la Taxe sur la valeur ajoutée (TVA)

Administration du transport maritime et des ports

Cette administration relève du ministère des Transports. Elle régit le transport maritime, les ports commerciaux et les ports de plaisance, l'exploitation de tous les navires et l'accréditation des matelots. Elle a pour mission d'offrir l'infrastructure nécessaire au transport maritime, d'assister la marine marchande nationale et d'offrir de la main-d'œuvre brevetée.

Israël a institué en 1997 un système de contrôle des navires par l'État du port pour s'assurer que les navires étrangers entrant dans ses ports sont en bon état de navigabilité. Ce système respecte les

directives de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation internationale du travail (OIT). L'Administration cherche à inspecter les navires pétroliers et les navires à passagers qui arrivent dans les ports israéliens, de même que 25 % des navires porte-conteneurs et des cargaisons.

Forces de défense d'Israël (FDI) – Marine

C'est la marine qui est en grande partie responsable du contrôle de l'est de la Méditerranée et d'assurer un passage sûr le long de la côte d'Israël. Elle s'occupe essentiellement d'assurer la sécurité des côtes et de prévenir l'infiltration de terroristes.

Police israélienne, Garde côtière et Garde civile

La Police israélienne patrouille les côtes d'Israël avec la Garde côtière, laquelle relève du Service de patrouille et de sécurité de la Police. La police des frontières d'Israël, elle aussi une division de la Police israélienne, inspecte les personnes qui arrivent par les ports d'Israël. Enfin, la Garde civile, une organisation composée de volontaires, aide la police à assurer la surveillance des côtes.

La Garde civile est composée de plusieurs unités dont deux s'occupent plus particulièrement d'activités relatives à la garde côtière. Il y a d'abord la Garde civile de la Police maritime qui appuie les agents de la Police maritime dans leurs activités de patrouille, de police et de recherche et de sauvetage dans la mer de Galilée et la Méditerranée. Ensuite, la Garde civile environnementale aide les inspecteurs du ministère de l'Environnement à faire respecter la réglementation et contribue à sensibiliser la population aux problèmes environnementaux particuliers aux régions côtières.

Le Ministère des Douanes et de la Taxe sur la valeur ajoutée (TVA)

Cette organisation gouvernementale inspecte les cargaisons et les manifestes et collabore par ailleurs avec la police à la prévention de la criminalité et du terrorisme. Elle emploie notamment un directeur général adjoint principal des enquêtes, des stupéfiants, du renseignement et des saisies.

La sécurité maritime en Italie

Cette annexe donne un aperçu du dispositif de sécurité maritime en Italie.

Longueur des côtes et superficie de la zone économique exclusive (ZEE)

L'Italie possède 9 225,8 km de côtes et revendique une zone exclusive de pêche (ZEP) de 155 629 km² lui conférant des droits sur toutes les ressources vivantes à l'intérieur d'une zone de 200 milles marins des côtes.

Organisations concernées

- Garde côtière
- Service des douanes
- Police
- Marine

Garde côtière

La Garde côtière a été établie en 1989 et relève de l'Administration de la capitainerie du port (Capitanerie di Porto), qui fait partie de la marine italienne. Cette organisation compte deux sections. La Garde côtière travaille avec le ministère de la Défense de même qu'avec les ministères des Transports et de la Navigation et de la Pêche.

Le commandement central de la Garde côtière compte sept services : personnel, affaires juridiques, plans et opérations, véhicules

maritimes et aériens, logistique, sûreté maritime et informatique et technologies de pointe. Il assure aussi la coordination des activités du Centre des opérations du ministère des Transports et de la Navigation.

Les activités de la Garde côtière en Méditerranée sont dirigées à partir du Centre des opérations. Celui-ci fournit une réponse immédiate aux situations d'urgence dans les eaux territoriales et les eaux internationales 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Il abrite aussi le Centre italien de coordination des opérations de sauvetage maritime, lequel est responsable de l'organisation et de la coordination des opérations de recherche et de sauvetage.

À partir du Centre, la Garde côtière lutte contre la pollution marine, commande des unités opérationnelles maritimes et aériennes, exploite le Service de télédétection aérienne (qui recueille des données pour la protection de l'environnement marin et contrôle toutes les activités en mer) et administre le Système automatisé de recherche et de sauvetage qui permet de contrôler l'emplacement, le plan de navigation et la destination des navires italiens et étrangers en mer.

La Garde côtière administre aussi une unité maritime au ministère de l'Environnement et une autre au ministère de la Pêche. Elle collabore avec les « Carabinieri », une force policière qui relève du ministère de la Défense et assure aussi le contrôle de la côte.

La Garde côtière compte aussi une section terrestre qui comporte 13 directeurs maritimes, 50 bureaux de port, 45 bureaux de soutien maritime, 138 bureaux maritimes locaux, 131 unités « plage sûre », trois escadrons d'avions, un escadron d'hélicoptères, quatre bases aériennes, une station de poursuite des satellites, deux stations radio Loran C et deux unités de plongeurs.

La Garde côtière a un effectif d'environ 10 000 personnes et possède 391 navires de tailles diverses distribués entre 118 bases. Le fleuron de sa flotte est un garde-côte de 52 mètres, le Saettia, mis en service à l'occasion du 134e anniversaire de la Capitanerie di Porto à Muggiano le 20 juillet 1999.

Le Service aérien de la Garde côtière possède 12 appareils à voilure fixe Piaggio P166 DL3 qui servent aux évacuations médicales, aux opérations de recherche et de sauvetage et aux opérations de télédétection aérienne et quatre appareils à voilure tournante, des hélicoptères Augusta Bell AB412 affectés aux opérations de recherche et de sauvetage et aux évacuations médicales.

Service des douanes

Le Service des douanes possède une force paramilitaire (Guardia di Finanza) de 60 000 personnes et dispose d'une flotte de 336 navires dont les plus imposants font 50 mètres. Il possède aussi une flotte d'aéronefs composée de deux appareils ATR-42MP, de 18 A-109, d'une soixantaine de MD / Nardi 500 MC, de 12 AB-412 et de 10 PD-166S.

Les Carabiniers

Les Carabiniers italiens sont une force paramilitaire de 105 000 personnes qui exploite une flotte d'hélicoptères et 164 navires de patrouille. Ils sont actifs aussi sur les côtes italiennes.

Marine

En sus de la Garde côtière, la marine compte des effectifs de 38 000 personnes et exploite divers navires dont des sous-marins, un porte-avions, des frégates, des destroyers et des corvettes.

La sécurité maritime au Japon

Cette annexe donne un aperçu du dispositif de sécurité maritime au Japon.

Longueur des côtes et superficie de la zone économique exclusive (ZEE)

Le Japon possède 29 019,7 km de côtes et revendique une zone économique exclusive (ZEE) de 3 648 393 km^2.

Organisations concernées

- Garde côtière
- Force d'autodéfense maritime
- Police nationale

Garde côtière

La Garde côtière japonaise (appelée autrefois l'Agence de sécurité maritime) est un bras du ministère des Transports. Elle fonctionne à partir de 11 administrations régionales, chacune dirigée par un capitaine de frégate. Un commandant supervise l'ensemble de l'organisation, qui comprend une académie et un centre d'entraînement.

La Garde côtière compte une unité administrative et cinq services : Équipement et technologie : construction de navires et d'aéronefs pour la Garde côtière; Garde et sauvetage : maintien de l'ordre en mer, réponse aux incidents de pollution par le pétrole et recherche et

sauvetage; Hydrographie et océanographie : fourniture de cartes marines, de relevés, d'observations, de publications et d'informations nécessaires à la sûreté de la navigation; et Trafic maritime : mise en oeuvre des mesures de sécurité maritime et construction, entretien et exploitation d'appareils de navigation.

La Garde côtière est habilitée à inspecter et à détenir des navires dans les eaux territoriales japonaises. Ses navires sont armés, mais pour des raisons constitutionnelles, les armes sont enlevées lors des déplacements en haute mer. La Garde côtière intervient de façon plus musclée depuis décembre 2001, après un violent incident mettant en cause un navire nord-coréen dans les eaux japonaises.

Force d'autodéfense maritime du Japon (FADMJ)

Le Japon possède la deuxième marine en importance (branche maritime de la FADMJ) de l'Asie de l'Est et a fait la preuve ces dernières années qu'il était prêt à réagir avec davantage de vigueur aux menaces dans ses eaux territoriales. En mars 1999, la marine a tiré des coups de semonce vers un navire étranger pour la première fois en 54 ans.

Les opérations de la Force d'autodéfense maritime du Japon se répartissent en deux types principaux : la protection du trafic maritime et la sécurité du territoire japonais. La Force met l'accent sur l'état de préparation pour protéger le trafic maritime contre toute attaque ennemie émanant de sous-marins, de navires de surface et d'aéronefs par la surveillance, les opérations d'escorte et la défense des ports et des détroits. La protection des navires pétroliers japonais est difficile parce que les navires japonais ne sont pas armés quand ils circulent dans les eaux internationales. Il importe de noter que le Japon importe le gros de son pétrole du Proche-Orient. Les pétroliers

doivent donc obligatoirement passer par le détroit de Malacca, affligé du taux de piraterie le plus élevé du monde.
En cas d'agression contre le Japon, la Force d'autodéfense maritime est capable de mener des attaques contre des navires de surface et des aéronefs et de poser des mines.

Police nationale

La Police nationale et la Garde côtière réagissent aux activités illégales et aux navires suspects.

Dans les situations trop difficiles pour la police, comme une attaque armée, la Force d'autodéfense maritime prendra les choses en mains. La loi japonaise a été modifiée en octobre 2001 pour permettre aux militaires de faire usage des armes, en dernier recours, pour stopper des navires suspects qui refuseraient de laisser monter des inspecteurs à leur bord.

Le dispositif de sécurité maritime norvégien

Cette annexe analyse le dispositif de sécurité maritime de la Norvège.

Longueur des côtes et dimensions de la Zone économique exclusive (ZEE) :

La Zone économique exclusive (ZEE) de la Norvège couvre une superficie de 1 095 065 km². La longueur des côtes de Norvège est de 53 198,6 km.

Organismes responsables :

- l'Aviation royale de Norvège;
- la Marine royale de Norvège;
- la Garde côtière norvégienne;
- la Garde civile navale.

L'Aviation royale de Norvège :

Les activités de la Garde côtière et la surveillance maritime font partie des missions de l'Aviation royale. Celle-ci possède deux appareils P-3N Orion mis à la disposition de la Garde côtière. Ces appareils sont munis d'équipements de surveillance. L'Aviation royale possède six hélicoptères Lynx mark 86 qui sont utilisés par la Garde côtière.

Les quatre P-3C Orion de l'Aviation royale sont équipés de grenades sous-marines et de torpilles et sont chargés d'assurer la surveillance

des côtes. L'Aviation royale utilise également 12 hélicoptères Sea King mark 43 comme plate-forme de recherche et sauvetage. Ces appareils peuvent transporter jusqu'à 20 passagers en cas d'urgence.

La Marine royale de Norvège :

Les tâches primordiales de la marine englobent la surveillance et le contrôle des eaux côtières, l'affirmation de la souveraineté dans les eaux norvégiennes, tandis que les fonctions de la Garde côtière consistent à administrer les côtes et à lancer des opérations de recherche et sauvetage de même qu'à protéger les intérêts de la Norvège en haute mer.

Un autre élément de la marine norvégienne est l'artillerie côtière. La tâche primordiale de l'artillerie côtière est de bloquer l'accès aux fjords qui conduisent vers les villes et les ports stratégiques.

La Garde côtière :

La Garde côtière est le troisième élément de la marine norvégienne. Elle est responsable des opérations de recherche et sauvetage, des patrouilles de surveillance de l'environnement et de la souveraineté, et elle fournit des services d'inspection à d'autres organismes gouvernementaux et à la collectivité civile. Cela consiste à maintenir une présence dans la zone économique norvégienne, dans la zone de protection des pêches et dans les eaux côtières norvégiennes.

Selon la loi, la Garde côtière peut arraisonner et inspecter tout navire qui navigue dans les eaux norvégiennes si elle le souhaite. Elle est également investie du pouvoir de procéder à des arrestations et de retenir un navire si elle soupçonne que ses contingents de pêche ont été dépassés, qu'il y a des équipements illicites à bord ou un autre

problème quelconque. Ses navires sont armés, mais les équipages ne le sont généralement pas. Toutefois, si elle se voit refuser l'accès à un navire, la Garde côtière est autorisée à l'arraisonner de force.

La Garde civile navale (Naval HG) :

La Garde civile navale compte environ 4 900 membres répartis dans 10 secteurs et 31 régions. La tâche primordiale de la Garde civile navale est la surveillance, l'identification, le contrôle et le signalement de toute activité qui se déroule en mer le long du littoral. La Garde civile navale peut mobiliser environ 235 navires, 77 embarcations à grande vitesse et 74 stations d'observation côtières. Les unités sont armées de mitrailleuses lourdes de 12,7 mm. Sur ordre de mobilisation, la Garde civile navale est placée sous le commandement du Commandant des forces armées pour le Nord de la Norvège et le Sud de la Norvège (COMNON et COMSONOR).

Le dispositif de sécurité maritime de Nouvelle-Zélande

Cette annexe analyse le dispositif de sécurité maritime de Nouvelle-Zélande.

Longueur des côtes et dimensions de la Zone économique exclusive (ZEE) :

La Nouvelle-Zélande revendique une ZEE de 4 053 000 km² (la quatrième plus grande zone du monde), laquelle englobe plusieurs petits territoires insulaires. Les côtes de Nouvelle-Zélande mesurent 17 208,6 km de long.

Organismes responsables de la sécurité maritime :

Parmi les organismes gouvernementaux et volontaires néo-zélandais qui contribuent à la sécurité maritime, il faut citer :

- l'Administration de la sécurité maritime (MSA), qui s'occupe des règlements sur la sécurité maritime et des ressources;
- l'armée de l'air et la marine de Nouvelle-Zélande, qui mènent des opérations de surveillance maritime;
- la Garde côtière volontaire 24 heures, qui s'occupe des opérations de recherche et sauvetage;
- l'Administration de l'aviation civile.

Les rôles de ces organismes sont décrits ci-après. Toutefois, il faut signaler que la Nouvelle-Zélande a entrepris un examen détaillé des patrouilles maritimes en 2001. Cela signifie que certains des arrangements et des structures décrits ci-après pourraient changer. L'objectif de l'examen est d'améliorer la coordination.

MSA :

La MSA est une entité d'État dotée du statut de personne morale. Le directeur de la sécurité maritime dirige l'Administration. Il est responsable d'un effectif de cinq personnes nommées par le gouverneur général à la recommandation du ministre des Transports, qui est chargé de la surveillance de l'Administration. Deux des membres de ce comité sont nommés à l'issue de consultations avec l'industrie du transport maritime; les trois autres représentent l'intérêt public dans les questions maritimes.

La MSA fait partie d'un organisme intégré de recherche et sauvetage qui collabore avec la police, la marine, l'armée de l'air et l'Administration de l'aviation civile. La Garde côtière royale de Nouvelle-Zélande joue elle aussi un rôle et c'est elle qui arrive généralement la première sur les lieux.

La MSA collabore avec le ministère des Pêches, le ministère de l'Environnement et le ministère de la Conservation à la protection des ressources marines.

Armée de l'air :

L'une des responsabilités primordiales de l'Armée de l'air royale de Nouvelle-Zélande (RNZAF) est de patrouiller la ZEE de 200 milles au large des côtes de Nouvelle-Zélande et dans le Pacifique-Sud. Au nombre des autres tâches confiées à la force de patrouille maritime, mentionnons la protection des ressources, la reconnaissance des secours en cas de catastrophe et les opérations de recherche et sauvetage en Nouvelle-Zélande et dans le Pacifique-Sud.

L'Escadron nº 5 à la base Auckland de la RNZAF utilise six appareils de surveillance à long rayon d'action P3-K Orion pour s'acquitter de son rôle de surveillance maritime. L'escadron compte 75 équipages de conduite et 70 employés de soutien et d'entretien. Les P3-K Orion de l'Escadron nº 5 ont un rayon d'action de 6 000 km et peuvent voler pendant jusqu'à huit heures. Ils ont une vitesse de croisière relativement élevée pour atteindre les zones d'exploitation. Sur les plus de 500 opérations de recherche et sauvetage maritimes menées en Nouvelle-Zélande chaque année, les Orion de la RNZAF participent en général à environ sept d'entre elles.

Marine :

L'une des principales tâches de la Marine royale de Nouvelle-Zélande est d'affirmer la souveraineté sur les ressources de la ZEE néo-zélandaise. La zone d'intérêt océanique de Nouvelle-Zélande s'étend bien au-delà de sa ZEE et jusque dans l'océan Antarctique. De ce fait, une capacité de surveillance et de patrouille océaniques passe pour un élément vital des besoins de défense de la Nouvelle-Zélande.

La flotte actuelle sert aux patrouilles côtières, aux levés hydrographiques, au soutien des plongeurs et à la lutte contre les mines.

Garde côtière :

La Garde côtière royale de Nouvelle-Zélande est un service de recherche et sauvetage maritimes pannational qui fonctionne 24 heures par jour. Elle utilise un réseau de 65 unités affiliées, situées dans des endroits stratégiques le long de la côte et dans les principaux lacs de Nouvelle-Zélande.

La Garde côtière compte 2 500 bénévoles actifs et 12 000 membres de soutien. La Garde côtière compte 75 navires de recherche réservés. La plupart d'entre eux sont des canaux pneumatiques à coque rigide d'une longueur moyenne de 6,8 mètres.

La Patrouille aérienne de la garde côtière d'Auckland possède un Cessna 182, tandis que la Garde côtière a accès aux appareils d'aéroclubs dans huit autres endroits. La tâche primordiale de la Patrouille aérienne est d'assurer la surveillance aérienne au cours d'une opération de recherche et sauvetage.

Administration de l'aviation civile (CAA) :

La CAA participe aux opérations de recherche et sauvetage et assure l'exploitation du Centre national de coordination des sauvetages (NRCC). À l'instar de la MSA, elle relève du ministre des Transports.

Parmi les ressources d'autres organismes que la CAA utilise au besoin, il faut citer :

Aéronefs :

- militaires : P3K Orion, C130, hélicoptères Iroquois;
- civils : les aéronefs civils de Nouvelle-Zélande, à la fois à voilure rotative et fixe, sont disponibles pour les opérations de recherche et sauvetage.

Bâtiments de surface :

- militaires : bâtiments de la marine;
- civils : navires de la marine marchande, navires de la Fédération de la garde côtière royale de Nouvelle-Zélande, vedettes de la police (à Wellington et Auckland) et bateaux de pêche.

Le dispositif de sécurité maritime des Pays-Bas

Cette annexe décrit le dispositif de sécurité maritime des Pays-Bas.

Longueur des côtes et dimensions de la Zone économique exclusive (ZEE) :

Les Pays-Bas revendiquent le contrôle des ressources vivantes au large de leurs côtes. Leur zone de pêche exclusive (ZPE) s'étend sur 200 milles marins et couvre une superficie de 50 309 km². Les côtes des Pays-Bas mesurent 1 913,8 km de long.

La ZPE d'Aruba couvre une superficie de 2 789 km². Les côtes des Antilles mesurent 361,2 km de long, contre 107,1 km à celles d'Aruba.

Organismes responsables :

Aux Pays-Bas, la responsabilité de la sécurité maritime est partagée entre :

- la Marine royale des Pays-Bas, qui assure le commandement opérationnel de la garde côtière;
- le Service d'immigration et de naturalisation, responsable entre autres de l'élaboration de la politique de contrôle des frontières;
- la Maréchaussée royale (un service de police qui a un statut militaire), qui est le principal organisme de police dans tous les ports, à l'exception de Rotterdam;
- la police du port de mer de Rotterdam-Rijnmond, qui est responsable de la sécurité du port et des frontières du plus grand port du monde.

Dans la première partie, nous examinons chacun de ces organismes dans l'ordre où ils sont présentés ci-dessus.

La marine et la garde côtière :

La Marine royale des Pays-Bas assure le commandement opérationnel de la garde côtière aux Pays-Bas, dans les Antilles néerlandaises et à Aruba dans les Caraïbes. Le Service de la garde côtière est un organisme conjoint des ministres de l'Intérieur, de la Défense, de la Justice, des Transports et des Travaux publics, et de la Gestion des eaux, des Finances et de l'Agriculture, de la Gestion de la nature et des Pêches.

Le Centre de la garde côtière des Pays-Bas, situé à Ijmuiden, lui tient lieu de centre opérationnel. Le Centre planifie et coordonne le déploiement de tous les bâtiments opérationnels qui participent aux activités de la garde côtière. La garde côtière assume 13 fonctions principales, que l'on peut classer sous les deux grandes rubriques suivantes :

- prestation de services : assistance et recherche et sauvetage (SAR); détresse, urgence et radiocommunications de sécurité; limitation et traitement des sinistres et des incidents; services de trafic maritime (STM); aides à la navigation; et recherches sur le trafic maritime;
- application de la législation maritime : fonctions générales de police; surveillance des douanes et de l'accise; contrôle des frontières; respect des lois sur l'environnement; respect des lois sur la pêche en mer; respect des lois sur la circulation nautique; et respect des lois régissant les équipements des navires.

Le directeur de la garde côtière signe des ententes opérationnelles avec les ministères. Aux termes de ces ententes, les ministères mettent à la disposition de ce dernier des ressources matérielles, financières et humaines. À part cela, deux plans stratégiques sont élaborés chaque année. L'un concerne la prestation des services, et est préparé par le ministre des Transports et des Travaux publics, et l'autre concerne l'application de la loi, et est préparé par un groupe-ressource chargé de l'application de la loi dans la mer du Nord. Dans ces plans, les ministères indiquent clairement les résultats stratégiques auxquels ils s'attendent pour l'année.

Le directeur de la garde côtière concilie les ressources résultant des ententes opérationnelles avec les besoins énoncés dans les plans stratégiques annuels. Le tout est réuni en un plan opérationnel intégré. De la sorte, les attentes et les ressources sont combinées avec le maximum d'efficacité.

Dans les Antilles néerlandaises et à Aruba, le Centre de la garde côtière est situé sur l'île de Curaçao. Au nombre de ses tâches, mentionnons des fonctions générales de police (notamment la lutte contre le trafic des stupéfiants), le contrôle des frontières, les douanes, la surveillance de l'environnement et des pêches, et l'aide et les secours en cas de catastrophe.

Service d'immigration et de naturalisation :

Le Service d'immigration et de naturalisation, de concert avec le ministère de la Justice, est chargé d'élaborer la politique sur le contrôle des frontières. La police du port de mer de Rotterdam-Rijnmond et la Maréchaussée royale sont responsables de la mise en œuvre de cette politique devant le Service d'immigration et de naturalisation.

Maréchaussée royale :

La Maréchaussée royale est l'un des quatre services des forces armées des Pays-Bas. Il s'agit essentiellement d'un organisme de police ayant un statut militaire.

La Maréchaussée est responsable du contrôle des frontières néerlandaises dans tous les aéroports et les ports de mer, à l'exception du port de Rotterdam (voir ci-après d'autres précisions sur la police du port de mer de Rotterdam-Rijnmond).

Les tâches de la Maréchaussée concernent la sécurité des côtes, notamment le refoulement des clandestins indésirables et la détention des suspects, l'exécution des jugements et la fourniture de documents de voyage d'urgence. La Maréchaussée surveille également le transfert des clandestins que l'on déporte vers un pays étranger.

Police du port de mer de Rotterdam-Rijnmond :

Rotterdam est le plus grand port du monde. La police du port de mer de Rotterdam-Rijnmond est chargée des services de police dans cette ville portuaire.

La police du port de mer de Rotterdam-Rijnmond a une flotte de 13 bâtiments dont la taille, la vitesse, le tirant d'eau et la navigabilité sont variables. Ses 40 véhicules patrouilleurs servent principalement à patrouiller les quais et les terminaux. Les principales tâches de la police du port de mer de Rotterdam-Rijnmond sont de faire respecter les lois sur l'environnement, d'assurer la sécurité des frontières, la sécurité de la navigation, la sécurité et la sûreté du port, et de lutter contre le crime organisé.

L'une des fonctions primordiales de la police du port de mer de Rotterdam-Rijnmond consiste à contrôler les frontières et à assurer la sécurité du port. Tous les membres d'équipage des navires qui font escale à Rotterdam font l'objet d'une vérification. Les passagers clandestins découverts à bord sont détenus dans une zone réservée aux clandestins avant d'être déportés vers leur pays d'origine. Les bâtiments de la section Europoort de la police du port de mer de Rotterdam-Rijnmond patrouillent les estuaires de Haringvliet et Grevelingen, et peuvent mener des opérations au large des côtes et seconder la garde côtière en mer.

Le dispositif de sécurité maritime du Royaume-Uni

Cette annexe analyse le dispositif de sécurité maritime du Royaume-Uni (R.-U.).

Longueur des côtes et dimensions de la Zone économique exclusive (ZEE) :

Les côtes du Royaume-Uni mesurent 19 716,6 km de long. Le R.-U. revendique une zone exclusive de pêche (ZEP) plutôt qu'une zone économique exclusive. Sa ZEP s'étend jusqu'à 200 milles marins et couvre une superficie de 753 752 km².

Organismes responsables de la sécurité maritime :

Il n'y a pas au Royaume-Uni de garde côtière qui soit comparable à la Garde côtière canadienne. Les organismes gouvernementaux et volontaires suivants assument les fonctions d'une garde côtière :

- The Maritime and Coastguard Agency;
- Trinity House;
- le ministère des Pêches;
- la Royal Navy;
- Her Majesty's Customs and Excise;
- les administrations portuaires.

Il y a peu de coordination nationale entre ces organismes, sauf en cas de situation exceptionnelle. Leurs rôles sont analysés dans l'ordre ci-après.

The Maritime and Coastguard Agency (MCA) :

La MCA fait partie du ministère des Transports. Elle s'occupe du contrôle des navires battant pavillon étranger par l'État du port, enquête et poursuit les contrevenants à la législation sur la marine marchande et élabore des normes sur les navires et les gens de mer par voie de législation, d'avis aux navigateurs et de codes de pratiques. Elle apporte également son aide à d'autres services d'urgence comme la police, les pompiers et les ambulanciers.

Les employés de la MCA sont des civils non armés qui n'ont pas le droit d'arraisonner des navires ou de procéder à des arrestations; toutefois, leurs experts maritimes sont investis du pouvoir de monter à bord des navires pour les inspecter. Ils peuvent ordonner la retenue d'un navire qui ne respecte pas les normes de sécurité prescrites. La MCA compte peu de navires, lesquels ne sont pas armés.

Au nombre des activités menées par la MCA, mentionnons les opérations de recherche et sauvetage, les levés et les inspections, de même que les mesures de lutte contre la pollution et de prévention de la pollution. La Direction des levés et des inspections maritimes de la MCA est chargée d'établir les normes régissant l'inspection et l'examen des navires.

Her Majesty's (HM) Coastguard (qui fait partie de la MCA) élabore les plans de recherche maritime civile. Elle n'entretient pas de rapports avec la Royal Navy au quotidien; toutefois, HM Coastguard apporte son aide à la Royal Navy en cas de guerre s'il y a lieu. Elle peut demander l'aide des actifs et des bâtiments de recherche et sauvetage spécialisés qui se trouvent par hasard dans la région.

Les actifs sont fournis par plusieurs organismes. Les volontaires de la Royal National Lifeboat Institution s'occupent des opérations de recherche et sauvetage en mer. Les hélicoptères de la Royal Navy et

de la Royal Air Force apportent leur aide dans le ciel. Et enfin, la Coastguard exploite quatre hélicoptères Sikorsky S-61N qu'elle affrète auprès de Bristow Helicopters. Ces hélicoptères peuvent rester en vol pendant environ quatre heures et ont un rayon d'action d'environ 180 milles.

Trinity House :

Trinity House assure l'entretien des aides maritimes à la navigation et fournit des services de pilotage dans les eaux côtières du R.-U. Ses membres sont des civils non armés.

Contrôle des pêches et application des règlements :

Quatre ministères du gouvernement britannique s'occupent de la protection des pêches : le ministère de l'Agriculture; le ministère des Pêches et de l'Alimentation; le ministère gallois de l'Agriculture, le ministère écossais de l'Agriculture, de l'Environnement et des Pêches; enfin, le ministère de l'Agriculture d'Irlande du Nord. Outre les patrouilles menées par la Royal Navy, ces ministères ont quelques petits bâtiments qui leur appartiennent. Leurs employés ne sont pas armés en temps normal, mais ils peuvent procéder à des arrestations.

La Royal Navy :

L'Escadron de protection des pêches de la Royal Navy assure la protection des pêches côtières et patrouille les installations gazières et pétrolières au large des côtes de Grande-Bretagne. Les quatre patrouilleurs de classe Island remplissent leurs tâches de protection des pêches au-delà de la limite côtière de 12 milles et effectuent

régulièrement des patrouilles de surveillance. Ils sont armés et ont une vitesse de pointe de 16,5 nœuds.

Actuellement au service de la protection des pêches autour du Royaume-Uni, on trouve les navires de Sa Majesté Guernsey, Anglesey et Cattistock.

Her Majesty's Customs and Excise :

Le Customs and Excise qui officie essentiellement à terre s'emploie à prévenir la contrebande. Ce service compte plusieurs navires intérieurs qui facilitent ses inspections.

Administrations portuaires :

Les ports ont leur propre police de sûreté.

Activités de surveillance maritime de Provincial Airlines Limited

Cette annexe porte sur les activités de surveillance maritime aérienne qui sont sous-traitées.

Contexte

La Division de surveillance maritime aéroportée de Provincial Airlines Limited (PAL) est entrée en service au début des années 1980 pour l'industrie de l'exploration pétrolière en mer. Elle a noué des rapports avec le ministère des Pêches et des Océans (MPO) en 1986 dans le cadre d'un programme de diversification des modes de prestation des services de surveillance maritime.

PAL a conclu le premier de ses trois contrats de cinq ans avec le MPO en 1989. C'est la première entreprise privée à se voir confier en sous-traitance des activités de surveillance maritime. PAL s'est vu confier cette tâche du fait que l'ancien fournisseur de services, le ministère de la Défense nationale (MDN), a décidé de mettre à la retraite en 1990 ses avions de patrouille côtière CP-121 Tracker. Cela a obligé le MPO à s'adresser au secteur privé pour assurer ses besoins de surveillance maritime. Le marché actuel conclu avec PAL doit expirer en octobre 2004, mais le financement du programme du MPO a été majoré en décembre 2001 et sera maintenu au nouveau niveau au moins jusqu'en 2010.

Contrats

À l'instar de tous les marchés de l'État, c'est Travaux publics et Services gouvernementaux Canada qui est l'autorité contractante. Toutefois, PAL a également conclu un contrat avec le MPO, ce qui veut dire que le MPO exerce un contrôle direct sur les services fournis par PAL et les données qu'il recueille. Les vols de PAL ne sont pas considérés (par le MPO) comme des patrouilles de PAL, mais comme des patrouilles du MPO.

L'arrangement conclu en 1989 a été modifié après les attaques terroristes du 11 septembre 2001 contre les États-Unis. Le gouvernement fédéral a alors décidé de financer une Initiative nationale de sûreté maritime dans son budget de décembre 2001, autorisant le MPO à « augmenter la portée et la fréquence de ses vols de surveillance au-dessus des voies critiques d'accès à l'Amérique du Nord. Cela renforcera la capacité du Canada à déterminer les éventuelles menaces qui planent sur la marine et à y remédier ». Environ 60 millions $ de dépenses ont été engagés sur cinq ans afin d'augmenter la collecte de renseignements maritimes et de protéger les ports canadiens et d'autres infrastructures essentielles[1].

Cela a permis au MPO d'augmenter l'utilisation des avions de PAL et d'intensifier la collecte de données au sujet des bateaux qui ne pratiquent pas la pêche comme les vraquiers, les navires de charge ainsi que les porte-conteneurs et les paquebots de croisière. Lorsque le contrat a fait l'objet d'un nouvel appel d'offres en janvier 2003, la nouvelle enveloppe de financement a été prolongée jusqu'en 2010. Transports Canada a expliqué le 22 janvier que le MPO « intensifiera la surveillance aérienne. L'accroissement du programme actuel de

[1] Ministère des Finances du Canada, « Budget 2001 – Améliorer la sécurité des Canadiens (également publié dans le Plan budgétaire au chapitre 5) ». Visionnable à l'adresse http://www.fin.gc.ca/budget01/booklets/bksecf.htm. Consulté le 2 juin 2003.

surveillance aérienne constitue, pour le gouvernement du Canada, un moyen efficace et rentable d'obtenir des renseignements sur les activités des navires [...] On accroîtra donc le nombre de patrouilles aériennes sur les deux côtes, à l'intérieur et au-delà de la limite de 200 milles au large du territoire canadien. En outre, les patrouilles pourront être améliorées, de manière à recueillir des renseignements à des fins de sûreté, en plus d'accroître les activités liées à l'application de la législation touchant les pêches, ainsi qu'à la détection de la pollution »[2].

Aéronefs

PAL utilise trois appareils King Air 200 entièrement équipés. Les trois avions effectuent environ 6 000 heures de vol par an. Ils sont à la disposition du MPO 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

Chacun des avions possède un radar, un radar thermique à balayage frontal, un système de gestion des données, un système de vision nocturne et un potentiel de communications par satellite. Deux des avions de PAL sont capables de voler pendant 6,5 heures, alors qu'un autre a des réservoirs qui lui donnent un plus long rayon d'action, ce qui lui permet d'effectuer des missions d'environ 7,5 heures. Les appareils seront équipés de récepteurs de systèmes d'identification automatique (SIA) en 2003.

[2] Ministère des Transports du Canada, « Document d'information – Aperçu des nouveaux projets de sûreté maritime ». Annexé au document « Le gouvernement du Canada annonce une enveloppe pouvant s'élever à 172,5 millions de dollars pour le nouveau projet de sûreté maritime », Communiqué de presse GC001/03 (22 janvier 2003). Visionnable à l'adresse http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2003/03-gc001.htm. Consulté le 2 juin 2003.

Les missions – Généralités

PAL ne considère pas l'armée comme un concurrent. En revanche, PAL fournit un service (l'application du droit maritime à l'échelle nationale) qui permet à la marine de concentrer ses maigres actifs sur d'autres tâches. Même si PAL ne peut pas procéder à des arraisonnements/arrestations, les membres du MPO qui se trouvent toujours à bord peuvent le faire. Personne à bord des avions de PAL n'est armé.

Le MPO établit régulièrement l'horaire des vols de PAL. Les avions participent en général à des missions de surveillance des pêches et de conservation, même si leur « présence » physique dans les régions éloignées a un effet de dissuasion étant donné que les capitaines des navires savent que les instances canadiennes les recherchent et sont au courant de leur présence. Les vols détectent également et identifient les cibles maritimes qui présentent de l'intérêt. Le 19 juillet 1999, par exemple, une patrouille de routine du MPO provenant de la Base des Forces canadiennes (BFC) Comox à Vancouver a décelé le premier navire de contrebande d'immigrants clandestins chinois au large des côtes de Colombie-Britannique.

Les Missions – Où, quels renseignements et pour qui

Les patrouilles du MPO sont menées par les avions de PAL le long du littoral de l'Atlantique et du Pacifique. Les avions sont basés sur la côte Est, mais l'un est exploité depuis la BFC Comox sur la côte Ouest du mois de juin au mois de septembre.

Selon Ken Penny, agent principal de programme au sein de la Direction de l'application des règlements du MPO, les patrouilles dans l'Atlantique ont lieu dans le sud depuis la frontière canado-

américaine jusqu'au tiers inférieur de la côte du Labrador dans le nord. À l'occasion, les patrouilles sont menées à partir du nord jusqu'à la région du détroit de Davis. Vers le large dans les limites de ce secteur, les patrouilles ont lieu jusqu'à la limite de la zone économique de 200 milles du Canada et, dans certains cas, au-delà. L'un des grands objectifs est de surveiller les activités des bateaux de pêche étrangers sur le nez et la queue du Grand Banc de Terre-Neuve et le long du cap Flemish. Du côté du Pacifique, les patrouilles ont lieu entre les frontières canado-américaines dans le nord et le sud. Généralement parlant, les patrouilles dans l'ouest ne dépassent pas plus de 50 à 60 milles marins vers le large[3].

Pour l'essentiel, les avions consignent des données sur l'identité des navires (nom et immatriculation) ainsi que sur leur position, leur cap et leurs activités. Il arrive souvent qu'ils prennent des photos numériques. Ces avions recueillent régulièrement des données sur l'emplacement des icebergs et des mammifères marins, l'état des glaces et de l'environnement et les incidents de pollution.

Cela a pour objectif primordial de répondre aux besoins d'application des règlements sur les pêches du MPO, même si le MDN est un important utilisateur de ces données. On a déployé des efforts tout particuliers pour transmettre en temps réel les données au Service du Renseignement des Forces canadiennes sur les deux côtes pour que l'armée puisse se faire une idée précise des activités qui se déroulent le long des voies d'accès maritime au Canada. Les centres de surveillance et d'information opérationnelle maritimes des Forces canadiennes situés à la BFC Halifax et à la BFC Comox reçoivent les données par satellite du Centre d'information et de surveillance de PAL. Les besoins du MDN ont été intégrés dans les horaires des patrouilles. Les données de PAL sont également fournies à la Gendarmerie royale du Canada, à Citoyenneté et Immigration

[3] Ken Penny, « DFO Air Surveillance Program », message électronique adressé à Grant Dawson (le mardi 3 juin 2003).

Canada, de même qu'au Service de l'environnement atmosphérique en fonction de leurs besoins (ce qui n'est pas fréquent).

Les missions – Limites

Durant l'élaboration de l'Initiative nationale de sûreté maritime, le MPO a proposé trois solutions pour améliorer la sûreté maritime. Toutefois, le financement n'a suffi qu'à l'amélioration de la structure des programmes existants du MPO. Même si d'autres avantages de sûreté en sont découlés, cela a autorisé la couverture à temps partiel de la côte Ouest et une couverture insuffisante des régions nordiques de la côte Est.

Immatriculation et délivrance de permis aux navires au Canada

Cette annexe analyse l'immatriculation des navires au Canada et la délivrance de permis[4].

Immatriculation

Cette pratique tombe sous le coup de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC). La version de 1987 de cette loi a été révisée et actualisée en 2001. La nouvelle loi a reçu la sanction royale en novembre 2001, mais n'était pas encore entrée en vigueur au 2 juillet 2003, parce que Transports Canada s'occupe d'établir les règlements obligatoires[5].

En vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, tout navire commercial ou de plaisance d'une jauge brute d'au moins 15 tonneaux (ce qui équivaut à peu près à un bâtiment de 12 mètres) doit être immatriculé auprès de Transports Canada. En général, le propriétaire du navire doit être de nationalité canadienne. Le chiffre de « 15 tonneaux » est un chiffre arbitraire généralement accepté dans l'industrie, et qui passe pour une ligne de démarcation juste entre les navires qui doivent être immatriculés et ceux qui doivent obtenir un permis.

[4] Voir Transports Canada, Comment immatriculer un navire ou une embarcation au Canada, (février 2000).

[5] David Johansen, « Projet de loi C-14 – La Loi sur la marine marchande du Canada de 2001 », Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, résumé législatif LS-393F (Ottawa, mai 2001).

La LMMC de 2001 obligera les navires commerciaux dont la jauge brute est inférieure à 15 tonneaux à être immatriculés auprès de Transports Canada. Actuellement, l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) délivre des permis à ces navires pour le compte de Transports Canada.

L'immatriculation diffère de la délivrance de permis en ce sens qu'elle procure un titre légal et qu'elle confère aux navires un nom et un numéro qui leur sont propres. Les navires dont la jauge est égale ou inférieure à 15 tonneaux peuvent être immatriculés pour bénéficier de ces avantages, même si cela n'est pas obligatoire.

Les navires immatriculés reçoivent un certificat d'immatriculation qui doit être renouvelé régulièrement. Ce certificat doit se trouver à bord du navire en permanence.

Délivrance de permis

La plupart des navires non immatriculés qui sont principalement entretenus ou exploités au Canada doivent se procurer un permis de petit bâtiment auprès de l'ADRC. Des permis sont exigés :

- des navires commerciaux dont la jauge brute ne dépasse pas 15 tonneaux (comme nous l'avons vu, cela est en cours de modification);

- des embarcations de plaisance dont la jauge brute ne dépasse pas 15 tonneaux et qui sont équipées d'un moteur de 7,5 kW ou de plus d'un moteur, dont la puissance globale est égale ou supérieure à 7,5 kW.

Cette prescription s'applique aux motomarines. Les bâtiments qui ont un moteur moins puissant peuvent également demander un permis.

L'immatriculation ou l'obtention d'un permis n'est pas exigée des navires immatriculés dans un autre pays, des véhicules amphibies pour lesquels il faut obtenir un permis d'automobile provincial, des navires des Forces canadiennes et des embarcations de sauvetage.

La procédure d'immatriculation des navires et de délivrance de permis est la même à travers tout le Canada.

Lois fédérales relatives aux ports

Voici la liste des lois fédérales relatives aux ports. Ces lois sont au nombre de 51, selon les Lois et règlements codifiés du Canada révisés en date du 31 décembre 2002 :

1. Loi maritime du Canada
2. Loi sur la marine marchande du Canada
3. Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec
4. Loi de 1986 sur les opérations portuaires
5. Loi de 1994 sur les opérations portuaires de la côte ouest
6. Loi de 1995 sur les opérations portuaires de la côte ouest
7. Loi sur la responsabilité en matière maritime
8. Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada
9. Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces
10. Loi sur les transports au Canada
11. Loi sur la protection des renseignements personnels
12. Loi sur les commissions portuaires
13. Loi sur l'accès à l'information
14. Loi sur les paiements versés en remplacement d'impôts
15. Loi sur l'assurance maritime
16. Loi sur la santé des animaux
17. Loi canadienne sur l'évaluation environnementale
18. Loi sur les armes à feu
19. Loi sur les Conventions de Genève
20. Code criminel

21. Loi sur la manutention des grains en Colombie-Britannique
22. Loi sur les parcs nationaux du Canada
23. Loi sur le cabotage
24. Loi sur la protection des végétaux
25. Loi sur la manutention des grains à Prince Rupert
26. Loi sur la rémunération du secteur public
27. Loi sur la protection des eaux navigables
28. Loi sur la quarantaine
29. Loi sur le parc marin du Saguenay-Saint-Laurent
30. Loi sur les paiements de transition du grain de l'Ouest
31. Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
32. Loi sur l'administration de l'énergie
33. Loi sur l'accise
34. Loi sur les missions étrangères et les organisations internationales
35. Code canadien du travail
36. Loi sur les pensions
37. Loi sur le pilotage
38. Loi sur la pension de la fonction publique
39. Loi sur l'Administration du pont Blue Water
40. Loi sur les ports de pêche et de plaisance
41. Loi sur la défense nationale
42. Loi sur les marques de commerce
43. Loi sur la protection des pêches côtières
44. Loi sur l'indemnisation des marins marchands
45. Loi sur la Société canadienne des postes
46. Loi de mise en œuvre du Traité d'interdiction complète des essais nucléaires [non en vigueur]

47. Loi sur les licences d'importation et d'exportation
48. Loi de l'impôt sur le revenu
49. Loi sur le règlement des revendications des autochtones de la Baie James et du Nord québécois
50. Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes
51. Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada-Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers

Les 10 principaux ports canadiens, selon le tonnage manutentionné

Voici la liste des 10 principaux ports canadiens classés selon le tonnage manutentionné en 2002.

	Total en 2001	Total en 2002	Taux de variation
Vancouver	37 825	33 297	-12,0
Come-By-Chance	7 966	16 445	106,4
Saint John	12 394	12 871	3,8
Sept-Îles / Pointe-Noire	9 479	8 602	-9,3
Montréal / Contrecoeur	9 032	8 444	-6,5
Québec / Lévis	6 738	403	9,9
Port Hawkesbury	11 580	6 917	-40,3
Terre-Neuve -zone extracôtière	3 676	6 721	82,8
Port-Cartier	3 828	6 627	73,1
Halifax	6 869	6 041	-12,1
Fraser River	5 536	5 882	6,3
Nanticoke	6 041	5 848	-3,2
Hamilton	3 618	4 104	13,4
Thunder Bay	3 317	3 262	-1,6
Howe Sound	2 604	2 439	-6,3
Port-Alfred	1 895	2 172	14,6
Baie-Comeau	1 990	1 852	-7,0
Sault-Ste-Marie	1 648	1 755	6,5
Sorel	2 209	1 728	-21,8
Windsor (Ont.)	1 964	1 708	-13,0
Sous-total	140 209	144 118	2,8
Autres ports	40 751	37 093	-9,0
Total global	180 961	181 211	0,1

Les 10 principaux ports canadiens, selon le tonnage manutentionné

Voici la liste des 10 principaux ports canadiens classés selon le tonnage manutentionné en 2002.

	Total en 2001	Total en 2002	Taux de variation
Vancouver	37 825	33 297	-12,0
Come-By-Chance	7 966	16 445	106,4
Saint John	12 394	12 871	3,8
Sept-Îles / Pointe-Noire	9 479	8 602	-9,3
Montréal / Contrecoeur	9 032	8 444	-6,5
Québec / Lévis	6 738	403	9,9
Port Hawkesbury	11 580	6 917	-40,3
Terre-Neuve -zone extracôtière	3 676	6 721	82,8
Port-Cartier	3 828	6 627	73,1
Halifax	6 869	6 041	-12,1
Fraser River	5 536	5 882	6,3
Nanticoke	6 041	5 848	-3,2
Hamilton	3 618	4 104	13,4
Thunder Bay	3 317	3 262	-1,6
Howe Sound	2 604	2 439	-6,3
Port-Alfred	1 895	2 172	14,6
Baie-Comeau	1 990	1 852	-7,0
Sault-Ste-Marie	1 648	1 755	6,5
Sorel	2 209	1 728	-21,8
Windsor (Ont.)	1 964	1 708	-13,0
Sous-total	140 209	144 118	2,8
Autres ports	40 751	37 093	-9,0
Total global	180 961	181 211	0,1

Les 10 principaux ports autres que nord-américains faisant affaire avec le Canada, selon le tonnage expédié

Voici la liste des 10 principaux ports autres que nord-américains qui font affaire avec le Canada, selon le tonnage expédié.

Veuillez prendre note que le tableau ci-dessous ne tient pas compte des expéditions des pays (comme la Norvège et le Royaume-Uni) qui n'ont pas fourni à Statistique Canada le détail complet, par port, de leur commerce maritime avec le Canada. Comme ce tableau porte sur le commerce avec des ports autres que nord-américains, il ne tient pas compte non plus des grands ports des États-Unis.

Port autre que nord-américain	Tonnage expédié en 2002
Rotterdam	8 357 193 859,00
Anvers	4 755 576 340,00
Tokyo-Yokohama	3 990 450 509,00
Arzew (Algérie)	3 589 894 617,00
Kaohsiung (Taiwan)	2 660 733 133,00
Pohang (Corée du Sud)	2 499 309 268,00
Hambourg	2 451 720 366,00
Puerto Bolivar (Colombie)	1 943 356 000,00
Puerto La Cruz (Venezuela)	1 820 824 120,00
Port Talbot (Royaume-Uni)	1 766 573 000,00
Ras Tanura (Arabie saoudite)	1 730 077 446,00
Chiba (Japon)	1 675 253 864,00

Les 10 principaux ports autres que nord-américains faisant affaire avec le Canada, selon le tonnage expédié

Voici la liste des 10 principaux ports autres que nord-américains qui font affaire avec le Canada, selon le tonnage expédié.

Veuillez prendre note que le tableau ci-dessous ne tient pas compte des expéditions des pays (comme la Norvège et le Royaume-Uni) qui n'ont pas fourni à Statistique Canada le détail complet, par port, de leur commerce maritime avec le Canada. Comme ce tableau porte sur le commerce avec des ports autres que nord-américains, il ne tient pas compte non plus des grands ports des États-Unis.

Port autre que nord-américain	Tonnage expédié en 2002
Rotterdam	8 357 193 859,00
Anvers	4 755 576 340,00
Tokyo-Yokohama	3 990 450 509,00
Arzew (Algérie)	3 589 894 617,00
Kaohsiung (Taiwan)	2 660 733 133,00
Pohang (Corée du Sud)	2 499 309 268,00
Hambourg	2 451 720 366,00
Puerto Bolivar (Colombie)	1 943 356 000,00
Puerto La Cruz (Venezuela)	1 820 824 120,00
Port Talbot (Royaume-Uni)	1 766 573 000,00
Ras Tanura (Arabie saoudite)	1 730 077 446,00
Chiba (Japon)	1 675 253 864,00

Les 10 principales marchandises expédiées depuis des ports étrangers aux 10 plus grands ports du Canada

L'annexe suivante dresse la liste des 10 principales marchandises expédiées depuis des ports étrangers en 2001 et qui ont été débarquées aux 10 plus grands ports du Canada.

Ce document fait ressortir la grande variété de marchandises importées au Canada et démontre en outre à quel point le commerce régional, comme les envois de charbon depuis les États-Unis à destination de Nanticoke, en Ontario, peut avoir une influence importante sur le total des expéditions internationales d'un port.

Il convient de souligner que ces données ne correspondent qu'à un moment dans le temps et qu'on ne peut les appliquer à d'autres années.

Notes interprétatives :

Les ports sont classés par ordre décroissant de leur volume de cargaisons internationales. Les 10 marchandises principales sont classées par ordre décroissant de poids.

Le total apparaissant au bas de la liste relative à chaque port représente la quantité totale de marchandises expédiées depuis des ports étrangers, mais non l'activité globale du port canadien puisque ce nombre ne tient pas compte des chargements étrangers ni des chargements et des déchargements intérieurs. En plus, chaque liste n'énumère que les 10 marchandises les plus importantes, le total comprenant les quantités reçues de toutes les marchandises principales.

Nanticoke (Ontario)	Tonnes métriques (réel)
Charbon	11 396 999
Minerais de fer et leurs concentrés	2 377 533
Autres minéraux non métalliques	105 218
Autres produits minéraux non métalliques	28 106
Essence et carburéacteur	7 072
Non disponible	0
Coke de charbon et coke de pétrole	0
Pétrole brut	0
Mazout	0
Déchets et débris de métaux	0
Autres produits raffinés du pétrole et du charbon	0
Total pour Nanticoke	**13 914 929**

Saint John (Nouveau-Brunswick)	Tonnes métriques (réel)
Pétrole brut	10 457 857
Mazout	1 307 955
Autres produits chimiques de base	533 529
Essence et carburéacteur	106 784
Aliments pour animaux, paille céréalière, œufs et autres produits animaux	17 563
Graisses huiles et farines animales ou végétales	11 267
Pâte de bois	6 419
Produits de la minoterie et leurs préparations, produits de boulangerie	6 225
Sucre	4 946
Autres produits manufacturés et produits divers	4 448
Total pour Saint John	**12 475 465**

Montréal / Contrecœur (Québec)	Tonnes métriques (réel)
Autres produits manufacturés et produits divers	1 598 481
Essence et carburéacteur	1 157 848
Minerais de fer et leurs concentrés	756 633
Sucre	631 125
Engrais (à l'exception du carbonate de potassium)	590 253
Mazout	585 918
Autres produits chimiques de base	502 098
Articles en métal commun	428 916
Minerais de cuivre et leurs concentrés	416 690
Autres produits minéraux non métalliques	374 674
Total pour Montréal / Contrecoeur	**9 712 057**

Québec / Lévis (Québec)	Tonnes métriques (réel)
Pétrole brut	7 201 114
Essence et carburéacteur	503 567
Minerais de fer et leurs concentrés	339 988
Mazout	246 394
Maïs	198 577
Autres produits chimiques de base	193 496
Alumine	153 358
Autres graines oléagineuses et noix et autres produits agricoles	98 485
Autres produits raffinés du pétrole et du charbon	84 453
Autres minerais métalliques et leurs concentrés	79 077
Total pour Québec / Lévis	**9 393 442**

Port Hawkesbury (Nouvelle-Écosse)	Tonnes métriques (réel)
Pétrole brut	6 860 105
Essence et carburéacteur	1 256 393
Charbon	857 018
Autres minéraux non métalliques	126 577
Mazout	86 848
Autres produits chimiques de base	79 360
Autres produits raffinés du pétrole et du charbon	62 084
Coke de charbon et coke de pétrole	49 689
Non disponible	0
Sel	0
Total pour Port Hawkesbury	**9 378 073**

Vancouver (Colombie-Britannique)	Tonnes métriques (réel)
Autres produits manufacturés et produits divers	1 301 616
Essence et carburéacteur	769 840
Mazout	530 259
Articles en métal commun	428 569
Sel	395 886
Plastique et caoutchouc	307 002
Autres minerais métalliques et leurs concentrés	296 646
Autres produits chimiques de base	249 516
Machines	210 165
Fer et acier – primaire ou semi-ouvré	210 122
Total pour Vancouver	**6 634 029**

Halifax (Nouvelle-Écosse)	Tonnes métriques (réel)
Pétrole brut	3 612 937
Mazout	356 787
Autres produits manufacturés et produits divers	346 581
Machines	233 814
Produits des industries alimentaires (non classés ailleurs)	203 979
Autres produits chimiques de base	191 541
Autres produits minéraux non métalliques	183 715
Plastique et caoutchouc	149 206
Boissons alcoolisées et sans alcool	131 393
Véhicules ainsi que pièces et accessoires	79 666
Total pour Halifax	**6 106 978**

Come-By-Chance (Terre-Neuve-et-Labrador)	Tonnes métriques (réel)
Crude petroleum	4 082 196
Mazout	522 403
Autres produits chimiques de base	161 123
Essence et carburéacteur	100 483
Autres produits raffinés du pétrole et du charbon	39 376
Non disponible	0
Soufre	0
Total pour Come-By-Chance	**4 905 581**

Port-Cartier (Québec)	Tonnes métriques (réel)
Autres graines oléagineuses et noix et autres produits agricoles	818 050
Blé	488 840
Coke de charbon et coke de pétrole	157 027
Maïs	49 235
Autres minéraux non métalliques	43 990
Mazout	17 400
Non disponible	0
Minerais de fer et leurs concentrés	0
Calcaire	0
Autres produits chimiques de base	0
Total pour Port-Cartier	**1 574 542**

Sept-Îles / Pointe-Noire (Québec)	Tonnes métriques (réel)
Alumine	411 767
Coke de charbon et coke de pétrole	334 776
Autres minéraux non métalliques	134 980
Charbon	38 678
Mazout	35 091
Autres produits raffinés du pétrole et du charbon	25 032
Minerais de fer et leurs concentrés	21 150
Articles en métal commun	5 711
Autres produits manufacturés et produits divers	4 338
Fer et acier – primaire ou semi-ouvré	1 558
Total pour Sept-Îles/Pointe-Noire	**1 014 719**

Flotte de la Garde côtière canadienne

Liste des navires en activité et en disponibilité

Les navires en activité répertoriés ci-dessous sont utilisés par le personnel de la Garde côtière canadienne. Les gros et petits navires mis en disponibilité sont répertoriés à la fin de la liste. Ils font partie de la flotte de la GCC, mais ne naviguent pas et aucun budget ni aucun équipage ne leur est rattaché. Ils pourraient faire l'objet d'une liquidation, d'une mise en réserve pour remplacement d'autres navires en cas de panne ou d'une mise hors service pour maintenance.

Les petits navires répertoriés comme navires du Collège de la Garde côtière canadienne font partie de la liste des navires mis en disponibilité car ils sont utilisés à des fins d'instruction par le Collège.

La liste ne comprend pas les navires transférés aux biens de la Couronne pour déclassement.

Flotte de la Garde côtière canadienne

Liste des navires en activité et en disponibilité

Navire	Type	Année de construction	Longueur (m)	Port d'attache
Gros navires				
LOUIS S. ST-LAURENT	Brise-glace lourd du golfe	1969	119,6	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
TERRY FOX	Brise-glace lourd du golfe / remorqueur de ravitaillement	1983	88,0	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
HENRY LARSEN	Brise-glace moyen du golfe/fleuve	1987	99,8	Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador)
DES GROSEILLIERS		1982	98,2	Québec (Québec)
PIERRE RADISSON		1978	98,2	Québec (Québec)
ANN HARVEY	Brise-glace léger/gros navire annexe/d'aide à la navigation	1987	83,0	Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador)
EDWARD CORNWALLIS		1986	83,0	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
SIR WILLIAM ALEXANDER		1987	83,0	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
MARTHA L. BLACK		1986	83,0	Québec (Québec)
GEORGE R. PEARKES		1986	83,0	Québec (Québec)
SIR WILFRID LAURIER		1986	83,0	Victoria (Colombie-Britannique)
J.E. BERNIER		1967	70,7	Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador)

GRIFFON		1970	71,3	Prescott (Ontario)
EARL GREY	Brise-glace légers/navires annexes moyens/d'aide à la navigation	1986	69,7	Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard)
SAMUEL RISLEY		1985	69,7	Parry Sound (Ontario)
TRACY		1968	55,3	Sorel (Québec)
SIMCOE		1962	54,6	Prescott (Ontario)
BARTLETT		1969	57,7	Victoria (Colombie-Britannique)
SIR WILFRED GRENFELL	Cotre hauturier polyvalent renforcé pour les glaces	1987	68,5	Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador)
LEONARD J. COWLEY		1984	72,0	Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador)
CAPE ROGER	Navire patrouilleur hauturier polyvalent	1977	62,5	Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador)
GORDON REID	Cotre patrouilleur intermédiaire polyvalent	1990	50,0	Victoria (Colombie-Britannique)
TANU		1968	50,1	Patricia Bay (Colombie-Britannique)
TELEOST	Navire hauturier de recherche sur les pêches	1988	63,0	Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador)
WILFRED TEMPLEMAN		1981	50,3	Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador)
ALFRED NEEDLER		1982	50,3	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
W.E. RICKER		1978	58,0	Nanaimo (Colombie-Britannique)

HUDSON	Navire hauturier de recherche scientifique/hydrographique	1963	90,4	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
JOHN P. TULLY		1985	68,9	Patricia Bay (Colombie-Britannique)
MATTHEW	Navire côtier de recherche scientifique/hydrographique	1990	50,3	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
LIMNOS		1968	44,8	Burlington (Ontario)
VECTOR		1967	39,7	Patricia Bay (Colombie-Britannique)
F.C.G. SMITH	Navire multicoque de recherche scientifique/hydrographique	1985	34,8	Québec (Québec)
LOUISBOURG	Cotre patrouilleur intermédiaire polyvalent	1977	37,8	Gaspé (Québec)
E.P. LE QUÉBÉCOIS		1968	28,3	Sept-Iles (Québec)
ARROW POST		1991	29,0	Prince Rupert (Colombie-Britannique)
ECKALOO	Navire annexe spécial de rivière/d'aide à la navigation	1988	49,0	Hay River (Territoires du Nord-Ouest)
DUMIT		1979	48,8	Hay River (Territoires du Nord-Ouest)
NAHIDIK		1974	53,4	Hay River (Territoires du Nord-Ouest)
NAMAO	Petit navire annexe/d'aide à la navigation	1975	33,6	Selkirk (Manitoba)

ANNEXE IX

Petits navires				
PARTRIDGE ISLAND	Petit navire d'aide à la navigation	1985	23.0	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
ÎLE DES BARQUES		1985	23.0	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
ÎLE SAINT-OURS		1986	23.0	Sorel (Québec)
CARIBOU ISLE		1985	23.0	Sault Sainte-Marie (Ontario)
COVE ISLE		1980	20.0	Parry Sound (Ontario)
GULL ISLE		1980	20.0	Amherstburg (Ontario)
TRAVERSE		1998	19.8	Kenora (Ontario)
TSEKOA II		1984	26.7	Victoria (Colombie-Britannique)
SIPU MUIN	Aéroglisseur	1998	28.5	Trois-Rivières (Québec)
WABAN-AKI		1987	24.5	Trois-Rivières (Québec)
SIYAY		1998	28.5	Sea Island (Colombie-Britannique)
FREDERICK G. CREED	Navire multicoque de recherche scientifique/hydrographique	1988	20.4	Rimouski (Québec)
GC-03		1973	18.5	Sorel (Québec)
SHAMOOK	Navire semi-hauturier de recherche sur les pêches	1975	24.9	Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador)
6C-4828		1986	12.8	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
NAVICULA		1968	19.8	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
J.L. HART		1974	19.8	Saint Andrew's (Nouveau-Brunswick)

OPILIO		1989	18.2	Shippagan (Nouveau-Brunswick)
PANDALUS III		1986	12.8	Saint Andrew's (Nouveau-Brunswick)
CALANUS II		1991	19.9	Rimouski (Québec)
SHARK		1971	16.0	Burlington (Ontario)
NEOCALIGUS		1989	18.8	Nanaimo (Colombie-Britannique)
REVISOR	Navire semi-hauturier de recherche scientifique/hydrographique	1969	11.1	Patricia Bay (Colombie-Britannique)
CUMELLA	Cotre multicoque polyvalent	1983	23.2	Grand Manaan (Nouveau-Brunswick)
ISLE ROUGE		1980	21.6	Tadoussac (Québec)
ADVENT		1972	23.5	Cobourg (Ontario)
CAPE HURD		1982	21.3	Goderich (Ontario)
ATLIN POST		1975	19.8	Patricia Bay (Colombie-Britannique)
KITIMAT II		1974	19.8	Prince Rupert (Colombie-Britannique)
SOOKE POST		1973	19.8	Port Hardy (Colombie-Britannique)
POINT HENRY		1980	20.5	Prince Rupert (Colombie-Britannique)
POINT RACE		1982	21.6	Campbell River (Colombie-Britannique)

ANNEXE IX

A.H. CHEVARIE	Navire de patrouille semi-hauturier polyvalent	1978	12,8	Summerside (Île-du-Prince-Édouard)
AQUARIEL		1985	12,9	Antigonish (Nouvelle-Écosse)
ARCADIE		1990	12,8	Caraquet (Nouveau-Brunswick)
CAPE LIGHT		2001	14,6	Clark's Harbour (Nouvelle-Écosse)
GELIGET		2003	14,9	Clark's Harbour (Nouvelle-Écosse)
HARP	Petit cotre polyvalent renforcé pour les glaces	1986	24,5	St. Anthony (Terre-Neuve-et-Labrador)
W.G. GEORGE	Bateau de sauvetage polyvalent à long rayon d'action	1994	15,8	Burgeo (Terre-Neuve-et-Labrador)
W. JACKMAN		1994	15,8	Burin (Terre-Neuve-et-Labrador)
COURTENAY BAY		1994	15,8	Saint John (Nouveau-Brunswick)
BICKERTON		1989	16,3	Bickerton East (Nouvelle-Écosse)
SAMBRO		1996	16,3	Sambro (Nouvelle-Écosse)
CLARK'S HARBOUR		1996	15,8	Clark's Harbour (Nouvelle-Écosse)
SPINDRIFT		1992	15,8	Louisbourg (Nouvelle-Écosse)

SPRAY		1994	15,8	Shippagan (Nouveau-Brunswick)
WESTPORT		1997	15,8	Westport (Nouvelle-Écosse)
CAP AUX MEULES		1996	15,8	Cap-aux-Meules (Québec)
CAPE MERCY	Bateau de sauvetage polyvalent à rayon d'action intermédiaire	2000	14,6	Port Dover (Ontario)
CAPE FOX		2003	14,6	Allan's Cove (Terre-Neuve-et-Labrador)
CAPE NORMAN		2003	14,6	Port-aux-Choix (Terre-Neuve-et-Labrador)
CAPE STORM		2003	14,6	Tobermory (Ontario)
THUNDER CAPE		2000	14,6	Meaford (Ontario)
CAPE LAMBTON		2001	14,6	Thunder Bay (Ontario)
CGR 100		1986	14,0	Port Weller (Ontario)
CAPE ST JAMES		1999	14,6	Bamfield (Colombie-Britannique)
CAPE SUTIL		1998	14,6	Port Hardy (Colombie-Britannique)
CAPE CALVERT		2000	14,6	Tofino (Colombie-Britannique)
SOURIS	Bateau de sauvetage polyvalent	1985	13,5	Souris (Île-du-Prince-Édouard)
TOBERMORY		1973	13,5	Tobermory (Ontario)
KESTREL		1969	13,5	French Creek (Colombie-Britannique)

Petits navires				
STERNE	Petite embarcation de service polyvalente	1987	12,4	Québec (Québec)
BITTERN		1982	12,4	Kingston (Ontario)
SORA		1982	12,5	Amherstburg (Ontario)
CCG 119		1973	12,3	Prescott (Ontario)
OSPREY		1986	12,4	Kitsilano (Colombie-Britannique)
MALLARD		1985	12,4	Powell River (Colombie-Britannique)
SKUA		1986	12,4	Ganges (Colombie-Britannique)
GROS NAVIRES EN DISPONIBILITÉ				
PROVOS WALLIS	Navire intermédiaire d'aide à la navigation renforcé pour les glaces	1969	63,8	Saint John (Nouveau-Brunswick)
PARIZEAU	Navire hauturier de recherche scientifique/hydrographique	197	64,3	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
CYGNUS	Cotre hauturier polyvalent renforcé pour les glaces	1982	63,0	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
2002-02 (ex SIR JOHN FRANKLI	Brise-glace intermédiaire du golfe/fleuve	1979	98,2	Québec (Québec)
TEMBAH	Navire annexe spécial de rivière/d'aide à la navigation	1963	37,5	Hay River (Territoires du Nord-Ouest)

LOUIS M. LAUZIER	Navire côier de recherche scientifique/hydrographique	1976	37,1	Burlington (Ontario)
PETITS NAVIRES EN DISPONIBILITÉ				
CG 141 standby vessel	Bateau de sauvetage polyvalent	1975	13,5	Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
WESTFORT		1973	13,5	Thunder Bay (Ontario)
CG 106 (ex PORT HARDY)		1969	13,5	Port Hardy (Colombie-Britannique)
TOFINO		1970	13,5	Tofino (Colombie-Britannique)
HOWE POINT		1989	12,8	Souris (Île-du-Prince-Édouard)
NORTH BAR		1987	12,9	Yarmouth (Nouvelle-Écosse)
DENIS RIVERIN		1984	12,8	Prêté à l'Université Laval
TUEBOR		1985	12,9	Mont-Joli (Québec)
2001-08 (ex TUCHO MARINER)		1991	14,6	Hay River (Territoires du Nord-Ouest)
OTTER BAY		1992	13,4	Victoria (Colombie-Britannique)
CAP ROZIER	Bateau de sauvetage polyvalent à rayon d'action intermédiaire	2003	14,6	Québec (Québec)
CAP DE RABAST		2003	14,6	Québec (Québec)
WAUBUNO	Petite embarcation de service polyvalente	1972	12,3	Gimli (Manitoba)
CG-045	Aéroglisseur	1969	14,8	Richmond (Colombie-Britannique)

ANNEXE IX

FRANK M. WESTON	Navire d'instruction du Collège de la Garde côtière canadienne	1985	13,8	Sydney (Nouvelle-Écosse)
CAP GOELAND		1985	13,4	Sydney (Nouvelle-Écosse)
CG 117		1975	13,4	Sydney (Nouvelle-Écosse)
CG 118		1975	13,4	Sydney (Nouvelle-Écosse)

	En activité	En disponibilité	Total de l'inventaire
Gros navires	40	6	46
Petits navires	68	18	86
Total	108	24	132

Biens du gouvernement et du secteur privé engagés dans des opérations maritimes de surveillance et de recherche et sauvetage

– Partie 1 –

Surveillance maritime

La première partie de cette annexe comprend une liste des biens canadiens utilisés dans les opérations de surveillance maritime. Cette partie débute par un exposé sur les engagements actuels du ministère de la Défense nationale (MDN) et par une liste des aéronefs de patrouille des Forces canadiennes (FC) et de la totalité de sa flotte. Elle continue par un examen des plans de remplacement des navires de la garde côtière canadienne (GCC) et des plans d'application des lois par la GCC. Une liste des hélicoptères et des avions sous contrat est également donnée. La dernière partie comprend une liste des navires de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et des aéronefs de surveillance maritime appartenant à Provincial Airlines Limited (qui est une compagnie privée).

Engagements du MDN en matière de surveillance maritime :

Les FC et le ministère des Pêches et Océans du Canada (MPO) ont signé un protocole d'accord concernant la surveillance maritime. Ce protocole indique que les FC et le MPO doivent une fois l'an négocier

le nombre d'heures de navigation maritime ou aérienne devant être effectuées par les militaires à des fins de patrouille côtière. Les FC ont effectué 720 heures de vol en 2001 et 2002, mais les obligations opérationnelles ont entraîné une réduction de ce nombre à 580 heures en 2002 et 2003. En 2003 et 2004, les FC ont effectué 155 jours de navigation maritime gratuits pour le MPO (125 jours sur la côte est et 30 jours sur la côte ouest).

Il n'est pas dans la politique des FC de toujours avoir un navire en patrouille dans les eaux territoriales du Canada. Mais lorsqu'il est en mer, chaque navire des FC doit signaler toute découverte à son quartier général des Forces maritimes de l'Atlantique ou du Pacifique. Ces renseignements sont intégrés au tableau de la situation maritime qui est mis à jour par la marine et qui peut être consulté par les autres ministères fédéraux et par les alliés du Canada. Le quartier général des forces maritimes de l'Atlantique et celui du Pacifique maintiennent par ailleurs un navire de garde prêt à toute intervention. En cas d'imprévu, ce navire peut intervenir avec un préavis de huit heures. Il peut dans certains cas être en route en 30 minutes.

Flotte de la marine :

Destroyers de la classe Iroquois : Ces destroyers sont des navires porte-hélicoptères. Au début des années 90, les destroyers ont été modernisés pour jouer un rôle de défense de zone. Ils ont acquis les capacités d'autodéfense, de communication et de détection nécessaires pour servir de navires de « commande et de contrôle ».

Les destroyers peuvent atteindre une vitesse de 27 à 29 nœuds. Le principal armement antiaérien de cette classe de navires comprend un ensemble de 29 missiles surface-air à lancement vertical, un canon

à tir rapide de 76 mm et un système de défense rapprochée Phalanx de 20 mm. Ces navires sont également dotés de mitrailleuses de 12,7 mm. Leur armement de lutte anti-sous-marine comprend deux hélicoptères porte-torpilles et 6 torpilles lancées à partir du navire. Leur armement défensif comprend des leurres Shield lancés par tube, des paillettes, des fusées, des leurres déportés, des leurres de torpille et un radar.

Les navires de cette classe sont les suivants :

NCSM IROQUOIS
NCSM ATHABASKAN
NCSM ALGONQUIN
NCSM HURON

Frégates de la classe Halifax : À la fin des années 80, après plusieurs décennies au service de la lutte anti-sous-marine, les navires de la classe Halifax ont été modernisés pour que leur rôle et leur polyvalence soient élargis. Les modifications apportées permettent à ces navires d'être déployés individuellement ou au sein d'un groupe opérationnel n'importe où dans le monde.

Les navires de la classe Halifax peuvent atteindre une vitesse de 29 à 30 nœuds. Le principal armement de ces navires est constitué de missiles surface-surface à longue portée Harpoon, de missiles surface-air Sea Sparrow, d'un canon à tir rapide Bofors de 57 mm, d'un système de défense rapprochée Phalanx de 20 mm, de torpilles autoguidée de lutte anti-sous-marine et de mitrailleuses. L'armement défensif comprend un suppresseur de signature infrarouge, des leurres Shield, des paillettes, des fusées, un leurre acoustique remorqué et des dispositifs de brouillage radar et sonar. L'hélicoptère porte-torpilles embarqué permet à ces navires d'augmenter leur plage d'efficacité opérationnelle.

Les navires de la classe Halifax ne sont cependant pas disponibles toute l'année. Le rapport du vérificateur général du Canada de 2001 indique que « la durée d'entretien correctif et préventif prévue pour les navires de la classe Halifax est en principe de 12 semaines par année. Mais elle a été de 6,1 semaines en 1997, de 7,8 semaines en 1998 et de 8,7 en 1999 ».

Les navires de cette classe sont les suivants :

NCSM CALGARY
NCSM CHARLOTTETOWN
NCSM FREDERICTON
NCSM HALIFAX
NCSM MONTRÉAL
NCSM OTTAWA
NCSM REGINA
NCSM ST-JOHNS
NCSM TORONTO
NCSM VANCOUVER
NCSM VILLE DE QUÉBEC
NCSM WINNIPEG

Pétroliers ravitailleurs d'escadre de la classe Protecteur : Ces navires sont chargés de ravitailler les groupes opérationnels navals en aliments, munitions, carburant, pièces détachées et autres fournitures. Ils sont par ailleurs dotés d'installations médicales et dentaires plus importantes que celles des frégates et des destroyers. Les navires de la classe Protecteur ont des capacités de transport de troupe limitées, mais peuvent transporter des véhicules, des péniches de débarquement, et jusqu'à trois hélicoptères intermédiaires ou lourds. Ils peuvent transporter 14 590 tonnes de carburant ordinaire, 400 tonnes de carburant aviation, 1 000 tonnes de cargaison sèche et 1 250 tonnes de munitions.

Les navires de la classe Protecteur peuvent atteindre une vitesse de 21 nœuds. Ils sont dotés de deux systèmes de défense rapprochée Phalanx de 20 mm et de six mitrailleuses de 12,7 mm. Leur armement défensif comprend des paillettes et un radar.

Les navires de cette classe sont les suivants :

NCSM Protecteur
NCSM Preserver

Navires de la classe Kingston : La Marine possède 12 navires de défense côtière de la classe Kingston. Ces navires peuvent être équipés pour les levés de fonds marins, l'inspection des objets situés sur les fonds marins et le dragage de mines. Les navires de la classe Kingston sont utilisés par des équipages constitués surtout de réservistes de la Marine et, d'après le site Internet du MDN, sont destinés à servir de plate-forme de surveillance et de patrouille côtière.

Les navires de la classe Kingston peuvent atteindre une vitesse de 15 nœuds. Ils sont armés d'un canon Bofors de 40 mm et de deux mitrailleuses. Six de ces navires sont utilisés sur chaque côte, deux étant disponibles de manière prolongée grâce à une rotation régulière.

Ces navires sont souvent en patrouille et ont une fonction de présence inestimable, mais leur capacité de faire respecter la loi est limitée. Le capitaine de Marine (à la retraite) John Dewar a affirmé au Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la Défense nationale que ces navires « permettent d'effectuer du bon travail actuellement » mais que « par mer agitée, ils ne se déplacent pas très vite et ne sont pas particulièrement confortables ». Il a ajouté qu'« on n'avait pas

forcément envie de procéder à des opérations d'arraisonnement à partir de ces navires, mais qu'il fallait bien le faire quand même ».

Les navires de cette classe sont les suivants :

NCSM KINGSTON
NCSM GLACE BAY
NCSM NANAIMO
NCSM EDMONTON
NCSM SHAWINIGAN
NCSM WHITEHORSE
NCSM YELLOWKNIFE
NCSM GOOSE BAY
NCSM MONCTON
NCSM SASKATOON
NCSM BRANDON
NCSM SUMMERSIDE

Sous-marins de la classe Victoria : En 1998, le Canada a acquis quatre sous-marins de la Royal Navy. Ces navires à propulsion classique sont dotés de systèmes d'hydrodynamique et de mécanique navale sophistiqués. Les sous-marins de la classe Victoria sont bien adaptés aux missions de sécurité côtière comme celles liées à l'application de la loi, à l'immigration, à la pêche maritime et aux patrouilles de protection de l'environnement.

Ces sous-marins peuvent atteindre une vitesse de 12 nœuds en surface, 20 nœuds en plongée et 12 nœuds à profondeur de « snorkel » (tube d'alimentation en air). Ils peuvent plonger à plus de 200 mètres. Ces sous-marins sont dotés de 6 tubes lance-torpilles et peuvent transporter 18 torpilles contre navires de surface et anti-sous-marines autoguidées. Ils sont également dotés de leurres

acoustiques à « bulle » pouvant tromper les navires utilisant un radar.

Les navires de cette classe sont les suivants :

NCSM VICTORIA
NCSM WINDSOR
NCSM CHICOUTIMI
NCSM CORNERBROOK

Notons cependant qu'aucun de ces sous-marins n'était opérationnel en automne 2003. Le VICTORIA est arrivé à la BFC Esquimalt. Il ne devrait pas être techniquement prêt à utiliser son armement avant la fin de 2004. Le CORNER BROOK est utilisé près de Halifax comme matériel d'instruction de qualification et sa canadianisation doit commencer à Halifax au début de 2004. La canadianisation du WINDSOR est presque terminée et les essais en mer de ce sous-marin doivent commencer en janvier 2004. Il sera opérationnel plus tard la même année. Le CHICOUTIMI porte encore le nom officiel de HMS UPHOLDER. Il est dans sa dernière phase de remise en service en Grande Bretagne et doit être réceptionné et amené au Canada au printemps de 2004.

Aéronefs de patrouille maritime de la force aérienne :

Avions de patrouille à grand rayon d'action CP-140 Aurora : La marine utilise le CP-140 Aurora comme plate-forme pour missions multiples de reconnaissance et de lutte anti-sous-marine. Les FC ont reçu leur premier CP-140 Aurora en 1980 et en possèdent actuellement 18. L'Aurora peut atteindre une vitesse de 750 km/h et son rayon d'action est de 9 266 km à 648 km/h. Il est doté de systèmes de surveillance électroniques complexes et peut patrouiller à basse et

haute altitude. Ses systèmes de surveillance comprennent un radar infrarouge à balayage frontal (FLIR), des bouées acoustiques, un détecteur d'anomalie magnétique, une caméra fixe de 70 mm, des jumelles gyrostabilisées, une caméra de poing et des lunettes de vision nocturne.

Cet avion est actuellement au centre du Projet de modernisation progressive de l'Aurora. Le premier contrat a été octroyé en août 2000 dans le cadre de ce programme, dont la fin est prévue pour 2008. Cette modernisation va permettre à l'Aurora de servir d'avion de renseignement, de surveillance et de reconnaissance interopérable. L'effet que ce programme va avoir sur les missions remplies par les Forces canadiennes n'est cependant pas encore bien défini.

Avions de patrouille à grand rayon d'action CP-140A : Les FC ont acquis trois de ces avions pour augmenter leur flotte de CP-140 Aurora. L'Arcturus peut remplir des missions de surveillance maritime de surface et des missions de recherches et sauvetage et d'interdiction de trafic de drogues illicites. Il peut également servir de plate-forme d'instruction. Cet avion est pratiquement le même que l'Aurora, mais son électronique opérationnelle est très différente et il n'est pas équipé pour la lutte anti-sous-marine.

Pour des raisons budgétaires, les trois Arcturus (et deux Aurora) ne seront pas intégrés au Projet de modernisation progressive de l'Aurora et finiront par être déclassés.

CH-124 Sea King: Le Sea King est un hélicoptère embarqué pouvant voler de jour comme de nuit. Les FC possèdent 29 Sea King. Le rayon d'action de ces hélicoptères est de 648 km et leur vitesse maximale est de 211 km/h. Leur endurance est de 3 heures 45 minutes. Depuis la fin de la guerre froide, le Sea King a été utilisé de plus en plus souvent pour venir en aide lors de catastrophe, pour mener des

opérations de recherche et sauvetage et pour appuyer les autres ministères du gouvernement fédéral dans leurs opérations de lutte contre le trafic de drogues illicites, de surveillance de la pêche maritime et de patrouille anti-pollution.

Cependant, les Sea King, dont l'acquisition remonte aux années 1963 à 1969, ont développé de graves problèmes de disponibilité. Le Rapport du vérificateur général du Canada de 2001 indique par exemple : « Nous avons examiné 61 rapports après déploiement de Sea King embarqués du 1er avril 1995 au 31 mars 2000. Nous avons constaté que 54 de ces rapports mentionnaient au moins un des problèmes suivants : mission planifiée mais annulée pour raison d'entretien, mission effectuée dans des conditions dégradées à cause d'un manque d'entretien, indisponibilité avec effet négatif sur l'instruction du personnel, temps d'immobilisation important à cause d'anomalies graves et hélicoptères interdits de vol ».

Biens de la GCC :

Le MPO procède actuellement à une opération de réévaluation et de réalignement qui devrait déboucher sur un plan de remplacement de navires. Mais en juillet 2003, ce plan avait plusieurs mois de retard et n'avait pas encore été mené à sa fin.

Le MPO a mis en place un groupe de travail inter-sections composé de responsables régionaux et administratifs en vue d'étudier les fonctions qu'il doit mettre en œuvre pour faire respecter la loi. La GCC est incluse dans cette étude. Mais en avril 2003 aucune décision n'avait encore été prise dans le cadre de cette étude.

La flotte de la GCC est constituée de 108 navires en activité et 24 navires indisponibles. Ces navires sont répartis dans 60 ports

d'attache. Pour la liste complète des navires (avec le nom, le type, la longueur et le port d'attache de chaque navire), voir l'annexe de ce document.

Hélicoptères de la GCC –

La GCC possède quinze hélicoptères bimoteurs légers BO-105, cinq hélicoptères bimoteurs intermédiaires Bell 212 et cinq hélicoptères monomoteurs à sept sièges Bell 206. L'ensemble de ces hélicoptères est réparti à travers le pays. La GCC possède également un hélicoptère lourd Sikorsky S-61N, qui est basé à Prince Rupert, en Colombie Britannique. Ces hélicoptères patrouillent pour la gestion de la conservation et des pêches et surveillent le mouvement des glaces. Ils peuvent être embarqués sur les navires dotés des installations nécessaires.

La GCC exploite sous contrat deux avions appartenant à Transports Canada :

Un de Havilland Dash 8 basé à Ottawa, qui effectue des missions de lutte contre la pollution au-dessus des Grands Lacs, du Saint-Laurent et de certaines zones de la côte est.

Un de Havilland Twin Otter basé à Vancouver, qui effectue des missions de contrôle des pêches et de la pollution le long de la côte ouest.

Navires de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) :

La GRC utilise actuellement cinq navires de patrouille. Ce sont des catamarans dont l'équipage comprend quatre marins et dont la vitesse atteint 36 nœuds. Ce sont des unités de détachement flottantes qui normalement ne patrouillent pas loin des côtes. Le nom, la longueur et le port d'attache de ces navires sont les suivants :

L'Inkster a une longueur de 19,75 mètres. Il est basé à Prince Rupert, en Colombie-Britannique.
Le Nadon a une longueur de 17,7 mètres. Il est basé à Nanaimo, en Colombie-Britannique.
Le Higgitt a une longueur de 17,7 mètres. Il est basé à Nanaimo, en Colombie-Britannique.;
Le Lindsay a une longueur de 17,7 mètres. Il est basé à Nanaimo, en Colombie-Britannique.
Le Simmonds a une longueur de 17,7 mètres. Il est basé à Burin, à Terre-Neuve-et-Labrador.

Par ailleurs, la GRC va faire construire un sixième navire du même type, qui sera basé à Port Hawkesbury, en Nouvelle-Écosse.

Biens privés utilisés pour la surveillance maritime :

Provincial Airlines Limited (PAL) –

PAL utilise trois avions King Air 200. Chacun de ces avions est doté d'un radar classique, d'un détecteur frontal de rayonnement infrarouge, d'un dispositif de vision nocturne et d'un circuit de communication par satellite. Deux de ces avions peuvent tenir l'air pendant 6,5 heures. Le troisième est doté de

réservoirs de grande capacité lui permettant de voler lors de missions pouvant durer 7,5 heures.

Biens du gouvernement et du secteur privé engagés dans des opérations maritimes de surveillance et de recherche et sauvetage

– Partie 2 –

Recherches et sauvetage

La deuxième partie de cette annexe donne la liste des biens canadiens engagés dans des opérations de recherche et sauvetage (SAR). Cette liste regroupe les aéronefs SAR des Forces canadiennes (FC) d'une part et les navires de la Garde côtière canadienne (GCC) d'autre part. Les navires de la GCC sont regroupés par région.

Biens des FC utilisés en SAR :

CC-115 Buffalo : Cet appareil est un avion de transport à décollage et atterrissage courts. Il est utilisé surtout en SAR. Les FC en possèdent 6. Le rayon d'action du Buffalo est de 2 727 km et sa vitesse maximale est de 416 km/h.

CC-130 Hercules : Cet appareil est un avion de transport polyvalent à grand rayon d'action. Il est utilisé en SAR, en transport de troupes, d'équipement et de marchandises et en ravitaillement aérien d'avions de combat. Les FC en possèdent 32. La vitesse maximale de l'Hercules est 556 km/h et son rayon d'action est de 3 960 à 9 790 km.

CC-138 Twin Otter : Cet appareil est un avion de transport léger à décollage et atterrissage courts extrêmement maniable et pouvant être muni au besoin de flotteurs, de skis ou de roues. Les 4 Twin Otter des FC effectuent des missions SAR à travers le Nord. Leur rayon d'action est de 1 427 km et leur vitesse maximale est de 337 km/h.

CP-140 Aurora : Cet avion constitue une plate-forme SAR particulièrement performante. Son autonomie est impressionnante puisqu'il peut parcourir 9 260 km sans ravitaillement. Sa vitesse maximale est de 750 km/h. L'Aurora est doté de dispositifs de surveillance complexes, comme une caméra frontale sensible au rayonnement infrarouge et des lunettes de vision nocturne. La polyvalence de l'Aurora a été prouvée en 1996 au cours d'une opération de sauvetage ayant permis de sauver la vie de tout l'équipage d'un navire en perdition grâce au largage d'un équipement de survie.

CP-140A Arcturus : Cet appareil est un avion de patrouille côtière très similaire à l'Aurora, mais doté d'une avionique de mission différente. Les 3 Arcturus des FC peuvent entreprendre des missions SAR.

CH-113 Labrador : Cet appareil est un hélicoptère à deux moteurs. Il constitue le cheval de bataille des opérations SAR des FC. Sa coque étanche lui permet d'amerrir et il est doté d'un treuil de sauvetage, d'un équipement médical d'urgence et d'un crochet de levage de 5 000 kg de capacité. Les FC possèdent 12 Labrador. La vitesse maximale du Labrador est de 275 km/h et son rayon d'action est de 1 110 km.

CH-124 Sea King : Cet appareil est un hélicoptère embarqué qui était à l'origine destiné à la lutte anti-sous-marine. Mais le rôle qu'il joue

sur le plan national (comme dans le cas des missions SAR) est devenu prépondérant. Les 29 Sea King des FC sont dotés d'un radar infrarouge à balayage frontal. Le Sea King peut atteindre une vitesse de 280 km/h et son rayon d'action est de 648 km.

CH-146 Griffon : Cet appareil est un hélicoptère utilitaire de transport tactique. Il joue divers rôles, dont celui SAR. Les FC possèdent 99 Griffon. La vitesse de croisière du Griffon est de 220 km/h, sa vitesse maximale est de 260 km/h et son rayon d'action peut atteindre 500 km.

CH-149 Cormorant : Cet appareil est un nouvel hélicoptère SAR en service depuis 2002. La cabine du Cormorant est vaste et peut accueillir 12 civières ou une charge de 5 000 kg. Le Cormorant est doté de deux treuils de secours de 273 kg de capacité, d'un crochet de levage de 4 536 kg de capacité, d'étagères de rangement d'équipement SAR et de 12 civières. Sa vitesse maximale est de 278 km/h et son rayon d'action est de 1 018 km. Les FC ont acquis 15 Cormorant.

Biens de la Garde côtière utilisés en SAR :

Noms des navires et ports d'attache de la région de Terre-Neuve et du Labrador :

Harp - St. Anthony (Terre-Neuve-et-Labrador)
W. G. George - Burgeo (Terre-Neuve-et-Labrador)
W. Jackman - Burin (Terre-Neuve-et-Labrador)
Cape Norman - Port-aux-Choix (Terre-Neuve-et-Labrador)
Cape Fox - Allan's Cove (Terre-Neuve-et-Labrador)

Noms des navires et ports d'attache de la région des Maritimes :

Bickerton - Bickerton East (Nouvelle-Écosse)
Sambro - Sambro (Nouvelle-Écosse)
Clark's Harbour – Clark's Harbour (Nouvelle-Écosse)
Spindrift - Louisbourg (Nouvelle-Écosse)
Spray - Shippagan (Nouveau-Brunswick)
Courtenay - Saint John (Nouveau-Brunswick)
Westport - Westport (Nouvelle-Écosse)
Souris - Souris (Île-du-Prince-Édouard)

Noms des navires et ports d'attache de la région du Québec (c.-à-d. du golfe du Saint-Laurent) :

George R. Pearkes - Québec (Québec)
Martha L. Black - Québec (Québec)
Cape Rozier - Québec (Québec)
Sterne - Québec (Québec)
Tracy - Sorel (Québec)
Cap-aux-Meules - Cap-aux-Meules (Québec)
Sipu Muin (aéroglisseur) - Trois-Rivières (Québec)
Waban-Aki (aéroglisseur) - Trois-Rivières (Québec)

Noms des navires et ports d'attache de la région arctique et centrale (c.-à-d. des Grands Lacs) :

Eckaloo - Hay River (Territoires du Nord-Ouest)
Dumit - Hay River (Territoires du Nord-Ouest)
Tembah - Hay River (Territoires du Nord-Ouest)
Traverse (Lake of the Woods) - Kenora (Ontario)
Bittern - Kingston (Ontario)
Griffon - Prescott (Ontario)
CCG 119 - Prescott (Ontario)

Simcoe - Prescott (Ontario)
Samual Risley - Parry Sound (Ontario)
Cove Isle - Parry Sound (Ontario)
Tobermory - Tobermory (Ontario)
Cape Storm - Tobermory (Ontario)
Caribou Isle - Sault Ste. Marie (Ontario)
Gull Isle - Amherstburg (Ontario)
Advent - Cobourg (Ontario)
Cape Hurd - Goderich (Ontario)
Thunder Cape - Meaford (Ontario)
Cape Mercy - Port Dover (Ontario)
Cape Lambton - Thunder Bay (Ontario)
CGR 100 - Port Weller (Ontario)
Sora - Amherstburg (Ontario)

Noms des navires et ports d'attache de la région du Pacifique :

Sir Wilfrid Laurier - Victoria (Colombie-Britannique)
Bartlett - Victoria (Colombie-Britannique)
Point Race - Campbell River (Colombie-Britannique)
Point Henry - Prince Rupert (Colombie-Britannique)
Cape Sutil - Port Hardy (Colombie-Britannique)
Cape Calvert - Tofino (Colombie-Britannique)
Cape St-James - Bamfield (Colombie-Britannique)
Kestrel - French Creek (Colombie-Britannique)
Mallard - Powell River (Colombie-Britannique)
Osprey - Kitsilano (Colombie-Britannique)
Skua - Ganges (Colombie-Britannique)

Le garde-côtes recommandé par John Dewar et l'option retenue par la Garde côtière américaine

La présente annexe traite des spécifications d'un nouveau garde-côtes qui permettrait à la marine canadienne de mieux patrouiller et de mieux protéger les côtes du Canada.

Le navire recommandé par M. Dewar

Le 2 juin 2003, M. John Dewar a déclaré devant le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense que le Canada devrait se doter d'un navire de la taille d'une corvette, aussi appelé « garde-côtes », pour que la marine ;uisse mieux assurer l'application de nos lois maritimes.

Il a recommandé un navire mesurant 75 mètres capable de naviguer dans une mer de force élevée, de se déplacer rapidement (25 nœuds minimum en utilisant la propulsion diesel) et de rester en mer pendant 30 jours. Il a souligné qu'un pont d'atterrissage ou un hangar pour un gros hélicoptère maritime comme le Sea King est essentiel. Un hélicoptère aiderait à l'identification de navires et augmenterait la portée visuelle à partir du navire. Habituellement, les marins peuvent voir entre 6 et 10 milles nautiques depuis leur navire, mais la plupart des hélicoptères maritimes ont une portée de 150 milles nautiques.

Comparaison avec les garde-côtes de la Garde côtière canadienne (GCC)

Les garde-côtes de la GCC ne répondent pas aux critères établis par M. Dewar. Le Gordon Reid et le Tanu ne sont pas assez rapides ou assez gros. Le Gordon Reid mesure 50 m de long et a une vitesse maximale de 16,5 nœuds et le Tanu mesure 50,1 mètres de long et a une vitesse maximale de 13,5 nœuds.

Le Sir Wilfred Grenfell, le Leonard J. Cowley et le Cape Roger sont assez gros, mais trop lents. Le Sir Wilfred Grenfell mesure 68,5 mètres de long et il a une vitesse maximale de 16 nœuds, le Leonard J. Cowley mesure 72 mètres de long et il a une vitesse maximale de 15 nœuds et le Cape Roger mesure 62,5 mètres de long et il a une vitesse maximale de 17 nœuds.

De plus, parmi les cinq garde-côtes multi-tâches de la GCC dont la longueur dépasse 50 mètres, deux (le Cape Roger et le Tanu) ont au moins 25 ans et doivent donc être remplacés.

Coût du navire recommandé par M. Dewar

M. Dewar estime que le navire coûterait de 55 à 100 millions de dollars canadiens l'unité. Puisqu'on l'utiliserait pour l'application de la loi, on pourrait adopter des pratiques d'acquisition et de construction commerciales pour abaisser le prix unitaire. On pourrait faire appel à des ressources civiles pour l'entretien pendant toute la vie du navire, réduisant encore plus le coût.

Les facteurs principaux influençant le coût du navire sont la sophistication et le nombre de radars, de capteurs, d'équipements de communication et de systèmes d'armes qu'il contient. Il y a une

grande variété dans les types de capteurs et de radars. On devrait réunir un groupe de travail pour établir les exigences spécifiques de façon à ce qu'un bon équilibre entre le coût et la capacité puisse être trouvé. Un processus de consultation est nécessaire à cause du nombre de compétences gouvernementales et ministérielles concernées.

Il est important de garder la taille du garde-côtes à peu près telle que spécifiée, car le navire doit avoir une bonne tenue à la mer. La taille d'un navire n'est pas directement proportionnelle à son coût. Les dimensions physiques d'un navire ne représentent qu'une petite partie de son coût total, mais elles ont un impact significatif sur sa performance. M. Dewar a souligné au comité que le garde-côtes devrait avoir environ 75 mètres de long pour pouvoir effectuer des abordages et avoir la capacité de tenue à la mer désirée.

Caractéristiques du navire recommandé par M.Dewar

M. Dewar croit que les caractéristiques nécessaires pour la fonction d'application de la loi sont :

· la capacité d'opération en mer agitée
· une vitesse maximale élevée pour se mettre en position et pour les poursuites
· une autonomie élevée pour maximiser le temps de sortie
· la capacité d'embarquer un gros hélicoptère (p. ex. CH124)
· la capacité de transporter et de déployer des équipes d'arraisonnement
· une tolérance à la glace (glace de l'année)
· des capteurs perfectionnés (p. ex. radar, ESM, électro-optique, sonar)

· la capacité à participer à des régimes de commandement et de contrôle réseaux-centriques
· une capacité de communication très avancée
· un armement compatible avec les fonctions d'exécution de la loi (p.ex. armes légères, mitrailleuses (p.ex. calibre 50), arme de moyen calibre (p. ex. 57 mm ou 76 mm) et système d'armes de combat rapproché (p. ex. Phalanx))

M. Dewar recommande que le navire ait les caractéristiques suivantes :

· longueur (ligne de flottaison) :	75 m minimum
· largeur :	12 m minimum
· déplacement :	1600 tonnes minimum, 2000 tonnes (souhaitable)
· propulsion :	deux arbres, 2 moteurs diesel à moyenne vitesse
· vitesse maximale :	25 noeuds minimum
· temps à poste :	30 jours
· équipage :	40 (hommes et femmes) maximum
· emménagements :	pour plus de 40 personnes (équipes d'arraisonnement, etc.)
· hélicoptère :	gros hélicoptère (p. ex. CH124) – plate-forme d'appontage (exigence minimale), hangar (souhaitable)
· coût estimé :	de 55 à 100 millions de dollars pièce (environ)

Solution adoptée par l'United States Coast Guard (USCG)

La USCG est en train de mettre en oeuvre un programme appelé : « Integrated Deepwater System Program ». Dans le cadre ce

programme majeur de mise à niveau et de remplacement de flotte s'échelonnant sur plusieurs années, une corvette de patrouille océanique sera construite et elle aura des caractéristiques et des capacités semblables à celles du navire recommandé par M. Dewar. La corvette de patrouille océanique joindra les rangs de la USCG en 2013.

Le prix du navire n'a pas été déterminé. La USCG et l'entrepreneur de la Défense (Integrated Coast Guard Systems, une coentreprise formée des sociétés Lockheed Martin et Northrop Grumman) ne connaissent pas encore le coût. Le coût unitaire pourrait être abaissé et l'horaire de construction devancé si des pays comme le Canada décidaient d'acheter le navire (Israël l'a déjà fait).

Le Canada pourrait investir dans la chaîne de production de corvettes de patrouille océaniques dans le cadre d'un programme d'achat militaire direct. Il pourrait aussi passer un accord de coopération avec les États-Unis pour acquérir une version modifiée pour répondre aux besoins canadiens. Il ne serait pas difficile d'équiper la corvette de patrouille océanique de systèmes moins sophistiqués que ceux du modèle américain pour réduire les coûts.

Le Canada payerait pour les caractéristiques de la version canadienne qu'il veut et les États-Unis feraient de même. Le coût des éléments standard serait partagé.

Raisonnement derrière les zones de 12 et de 24 milles marins et la zone économique exclusive

La présente annexe porte sur les zones maritimes du Canada et examine les droits et compétences conférés au Canada dans chacune d'elles.

Historique

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (UNCLOS) a établi les eaux territoriales de 12 milles, la zone contiguë de 24 milles et la zone économique exclusive de 200 milles. Ces zones représentent les compromis faits entre les intérêts des puissances maritimes dans le maintien de la liberté des mers (entre autres pour la navigation) et la volonté des états côtiers d'élargir leurs compétences. (Notez que le mot « mille » désigne ici des milles marins, légèrement plus longs que les milles ordinaires.)

Zone de 12 milles

En vertu de l'UNCLOS, cette zone comprend la mer à l'intérieur de 12 milles de la ligne de base (habituellement la laisse de basse mer le long de la côte). Il s'agit de la mer territoriale, sur laquelle un état exerce sa souveraineté. Les navires étrangers conservent le droit de passage inoffensif dans cette zone.

Avant l'UNCLOS, les revendications en matière de mer territoriale faisaient souvent état de trois, quatre ou six milles de largeur.

Quelques états revendiquaient des mers territoriales de 200 milles. Depuis le début du XXe siècle, le droit international reconnaît volontiers la souveraineté des états sur une étroite bande de mer territoriale. L'intérêt des états côtiers envers une mer territoriale découlait en partie d'un souci de sécurité, même si des éléments comme l'accès exclusif aux ressources étaient aussi importants. La faible largeur de la mer territoriale était dictée par la capacité limitée des états côtiers à contrôler les eaux se trouvant plus loin de la côte et par l'intérêt des puissances maritimes dans la navigation maritime sans restriction.

Zone de 24 milles

Selon l'UNCLOS, la zone contiguë mesure 24 milles à partir de la ligne de base. Cependant, les dispositions de la zone contiguë s'appliquent essentiellement à la zone de 12 à 24 milles de la côte qui s'étend au-delà de la mer territoriale. À l'intérieur de la zone contiguë, les états peuvent empêcher la commission d'infractions aux lois sur la fiscalité, l'immigration, l'hygiène, la santé publique et les douanes dans leur territoire ou leur mer territoriale ou prendre des mesures en ce qui a trait à ces offenses.

La zone contiguë trouve son origine dans les lois de louvoiement du début du XXe siècle. Ces lois visaient à prévenir le trafic d'immigrants qui se faisait à partir de navires qui louvoyaient juste à l'extérieur de la mer territoriale. La zone contiguë est devenue depuis lors une zone où les états peuvent « prendre les mesures nécessaires … pour se protéger et pour protéger leur territoire (y compris leur mer territoriale) de certaines activités qui leur seraient préjudiciables. » 6

[6] John H. Currie, Public International Law, (Toronto: Irwin Law, 2001) chapitre 7, partie C-2-C. Disponible au : www.quicklaw.com/fr/accueil.html.

Zone économique exclusive

L'UNCLOS a créé une zone économique exclusive (ZEE) de 200 milles dans laquelle les intérêts des états côtiers et des puissances maritimes sont équilibrés. Les états côtiers peuvent exercer des droits souverains sur l'exploration, l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources vivantes et non vivantes se trouvant dans leur ZEE. Un état côtier peut aussi exercer ses compétences dans certains domaines comme la recherche scientifique marine et la protection environnementale. Les états non côtiers jouissent de certains privilèges, notamment en ce qui a trait à la navigation et le survol, dans la zone de 200 milles.

Les ZEE ont commencé à apparaître après la Deuxième Guerre mondiale. Elles reflètent la manière dont la technologie a amené la haute mer à portée des états et mis en évidence le fait que les ressources océaniques ne sont pas illimitées.

Coût comparé de la surveillance radar satellitaire, aérienne et au sol

Cette annexe passe brièvement en revue le coût, selon le ministère de la Défense nationale (MDN), des divers modes de surveillance pouvant servir sur les côtes canadiennes. Notons que le coût n'est qu'un des facteurs à considérer dans le choix d'une plate-forme.

ZONES DE SURVEILLANCE

La surveillance maritime est essentielle pour les secteurs de trafic intense des deux côtes. Il s'agit essentiellement de zones carrées de 200 milles marins de côté (102 400 km^2) autour des détroits de Juan de Fuca (Pacifique), de l'entrée du port de Halifax (Atlantique) et du détroit de Cabot à l'entrée du golfe du Saint-Laurent. Le MDN note que dans ces zones, la fréquence de surveillance requise est aux 6 heures. Pendant ce laps de temps, une cible potentielle voyageant à 20 nœuds peut parcourir 80 milles nautiques, ce qui veut dire qu'elle peut être repérée avant d'avoir parcouru la moitié de la zone.

SATELLITES

Obtenir la couverture voulue avec une imagerie satellite commerciale coûte environ 140 000 $CDN par jour, par zone de surveillance (51 100 000 $ par an). Le satellite a l'avantage de couvrir un grand

territoire à divers niveaux de résolution. En général, il ne peut pas identifier le contact. Cependant, le MDN note que le satellite ne visite normalement un endroit qu'un fois aux 24 heures, et ne pourrait peut-être pas repérer à nouveau la cible au passage suivant. Selon le satellite, il peut s'écouler de 3 à 20 jours avant que le même territoire soit balayé. Une autre crainte du MDN, c'est que le pays propriétaire du satellite décide d'en limiter l'accès à l'information.

AERIAL SURVEILLANCE

Un aéronef coûte 12 000 $CDN par jour, par zone de surveillance (4 380 000 $ par an). Il peut se déplacer et couvrir un territoire relativement vite, et présente l'avantage supplémentaire de permettre une surveillance plus intense que la station radar ou le satellite. Cependant, l'appareil a une l'autonomie limitée, et un gros objet peut lui échapper durant un balayage.

RADAR HAUTE FRÉQUENCE À ONDES DE SURFACE

Les stations radar coûtent environ 3 500 $ par jour par zone de surveillance (1 246 000 $ par an). Les stations offrent une couverture continue d'un grand territoire. Selon le MDN, elles ont une portée nominale de 35 à 150-200 milles marins, avec un azimut de l'ordre de 120 degrés. La grande faiblesse du système est le fouillis d'échos radar (interférence) pouvant brouiller le signal des vraies cibles.

Association des pilotes d'Air Canada

Air Canada Pilots Association
Association des pilotes d'Air Canada

Par télécopieur (613-995-1686)

Le 25 septembre 2003

L'honorable David M. Collenette, C.P., député
Ministre des Transports
Chambre des communes
Pièce 104, édifice de l'Est
OTTAWA (Ontario)
K1A 0A6

Monsieur le Ministre,

L'Association des pilotes d'Air Canada (l'APAC) est depuis longtemps convaincue que les terroristes s'attaquent au « maillon le plus faible ». Nous ne sommes nullement étonnés de voir que notre perception de la situation, au cœur de l'élaboration de nos analyses et plans internes en matière de sécurité dans la foulée du 9 septembre 2001, vient d'être confirmée par un avis du département de la Sécurité intérieure des États-Unis. Cet avis, daté du 3 septembre, fait le point sur la menace que représente pour les États-Unis « le détournement d'aéronefs survolant à proximité ou au-dessus de l'espace aérien des États-Unis continentaux – et n'ayant pas un aéroport américain comme destination ».

Cette menace perçue est fondée sur les différences réelles et croissantes entre le resserrement des mesures de sécurité aux États-

Unis et les mesures moins restrictives des pays voisins comme le Canada.

Pour notre part, nous sommes les témoins de première ligne des divergences entre les mesures américaines et canadiennes de sécurité. Ce qui nous inquiète plus particulièrement, ce sont les déséquilibres flagrants relevés au niveau du commandement et du contrôle des ressources et du personnel de sécurité, de la protection de la cabine de pilotage en vol ainsi que du filtrage des travailleurs côté piste et des véhicules dans les grands aéroports. Il est urgent de remédier à ces lacunes si nous voulons éliminer l'écart qui se creuse entre les mesures de sécurité aux États-Unis et au Canada et ainsi nous débarrasser de la réputation de « maillon faible ».

Dans le domaine du commandement et du contrôle, l'APAC a toujours préconisé la création d'une agence fédérale, assujettie au contrôle gouvernemental, pour surveiller tous les aspects du réseau de sécurité de l'aviation. C'est le type d'arrangement qui existe au sein du département de la Sécurité intérieure des États-Unis et qui permet d'harmoniser les ressources avec les plans des services de renseignement. Malheureusement, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (l'ACSTA) n'est pas en mesure d'assurer ce genre de coordination puisqu'elle n'a aucun lien avec les agences de collecte de renseignement et n'a pas droit de parole concernant diverses questions vitales, notamment les conditions de travail en vol des pilotes. Il est entendu que changer la structure organisationnelle de l'ACSTA afin de tenir compte de ces exigences très réelles prendrait beaucoup de temps. Il existe néanmoins un besoin réel d'entreprendre ce changement et de l'amorcer en établissant immédiatement un lien de travail direct entre Transports Canada, l'ACSTA et les groupes nationaux de pilotes. Il faut que les questions de sécurité nationale débordent le mandat actuel de l'ACSTA afin d'y inclure les conditions de travail en vol – et la participation des pilotes constitue un élément clé à cet égard.

Quant aux mesures de protection de la cabine de pilotage en vol, l'administration de l'aviation américaine a énormément d'avance sur son homologue au Canada. Cet écart est surtout le fait de l'affectation d'un « pilote armé » et du raffinement des programmes d'agents armés chargés d'assurer la sécurité à bord des avions. Pour notre part, nous préconisons l'installation d'un sas de sécurité de deux portes afin de mieux sécuriser le poste de pilotage, et d'élargir le Programme canadien de protection des transporteurs aériens (PCPTA) au-delà des limites actuelles. Le Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité a appuyé l'idée d'un sas de sécurité de deux portes dans son rapport de janvier 2003, et nous avons essayé d'entamer des discussions à ce sujet avec des représentants de votre ministère. Ces efforts, toutefois, ont été éclipsés au profit de « priorités plus urgentes ». Nous croyons, à la lumière de la menace perçue pour les aéronefs canadiens, qu'il est temps d'en discuter. Nous croyons également qu'il est temps d'élargir le PCPTA, qui n'est rien à côté de ce qui se fait dans beaucoup de pays.

Dans le domaine de la sécurité dans les aéroports, les autorités américaines ont pris des mesures draconiennes en vue de vérifier les antécédents de toutes les personnes ayant accès aux secteurs sensibles des aéroports. Cette seule mesure a entraîné le remplacement de centaines de travailleurs ne possédant pas les références requises, ce qui a incontestablement contribué à améliorer considérablement la sécurité des aéronefs au sol. En tant que membre du groupe de travail de Transports Canada sur la sécurité dans les aéroports, nous avons appuyé la recommandation d'instituer des mesures de contrôles semblables au Canada, mais elles ne sont toujours pas en place. Cette situation inquiète au plus haut point l'Association, car nos membres doutent de l'état de sécurité de l'aéronef qu'ils sont appelés à piloter – plus particulièrement dans des aéroports où la menace est plus grande comme l'Aéroport international Pearson.

Nous croyons que cet aéroport, le quatrième plus important point d'entrée aux États-Unis – après New York, Los Angeles et Miami – constitue un cas spécial au Canada et exige une attention particulière. Le démontrent sa proximité de la frontière américaine et des installations sensibles au Canada et la nécessité d'autoriser les équipages de bord de renforcer les procédures de filtrage. Vu la nature de la menace actuelle, la proximité de Toronto aux cibles importantes et la nature incertaine de la main-d'œuvre travaillant à l'aéroport Pearson, il serait prudent de mettre en œuvre la recommandation du groupe de travail concernant la vérification des références. Entre temps, il est également crucial de commencer à contrôler tout le personnel et tous les véhicules du côté piste. Les lacunes qui existent à cet égard sont depuis longtemps reconnues comme étant des maillons faibles par des groupes sélects comme le Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité, et il faut y remédier immédiatement.

L'Association des pilotes d'Air Canada se doit de trouver une solution à ces graves problèmes de sécurité dans les meilleurs délais. Nous espérons sincèrement que cela pourra se faire au moyen de discussions concertées avec des représentants de votre ministère.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes salutations distinguées.

Capitaine Don Johnson
Président

DJ:vj

c.c. : Sénateur Colin Kenny, président – Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité (par télécopieur)
M. Jacques Duchesneau, président-directeur général – Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (par télécopieur)
M. Gerry Frappier, directeur général – Procédures de sécurité et d'urgence – Transports Canada (par télécopieur)
M. Jean Barrette, directeur – Opérations de sécurité, Transports Canada (par télécopieur)
M. Louis A. Turpen, président-directeur général – Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (par télécopieur)
M. Ed Toye, directeur, Police régionale de Peel – Division aéroportuaire (par télécopieur)
Capitaine Rob Giguere, vice-président – Opérations, Air Canada (par télécopieur)
Capitaine Kent Hardisty, président – Air Line Pilots Association – Bureau canadien (par télécopieur)
Capitaine David Lynch, président – TSD, ACPA (par courriel)
Capitaine Matt Sheehy, président – Comité de la sécurité, ACPA (par courriel)
MEC (par courriel)

ONT DISCUTÉ AVEC LE COMITÉ

37th législature – Première session

Addy, Major-général (retraité), Clive, Ex-président national, Fédération des instituts militaires et interarmées du Canada (15 oct. 2001)

Alexander, Dr , Jane, Directrice adjointe, U.S. Defence Advanced Research Projects Agency (DARPA) (04 fév. 2002)

Allard, L'honorable Wayne, Membre supérieur (républicain – Virginie), Comité du Sénat sur les services armés (États-Unis) (05 fév. 2002)

Allen, M. Jon, Directeur général, Direction de l'Amérique du Nord, Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (28 janv. 2002)

Amos, Adjudant-chef, Bruce, 423e Escadron d'hélicoptères maritimes, 12e Escadre Shearwater (22-24 janv. 2002)

Andrash, Sergent, P. (Duke), Division des opérations, Équipe du secteur riverain, District2, Police de Vancouver (18-22 nov. 2001)

Atkinson, Mme, Joan, Sous-ministre adjointe, Développement des politiques et programmes, Ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration (28 janv. 2002)

Badger, Capitaine, Chris J., Vice-président responsable des opérations, Administration portuaire de Vancouver (18-22 nov. 2001)

Baker, Lieutenant-colonel Roy, Officier logistique et génie de l'escadre, BFC Trenton (25-27 juin 2002)

Basham, M. Patrick, Agrégé supérieur de recherches, Center for Representative Government, CATO Institute (26 mars 2003)

Bastien, Commandant, Yves, Officier d'administration (formation), Forces maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)

Bastien, Major-général Richard, Commandant adjoint du Commandement aérien, chef d'état-major adjoint de la Force aérienne, Ministère de la Défense nationale (03 déc. 2001)

Begley, Inspecteur, J.J. (Jim), Police fédérale, Gendarmerie royale du Canada (18-22 nov. 2001)

Bell, M., Peter, Analyste du renseignement, Organized Crime Agency of British Columbia (18-22 nov. 2001)

Belzile, Lieutenant-général (retraité) Charles, Président, Conférence des associations de la défense (15 oct. 2001)

Bishop, Jr., L'honorable, Sanford D., (démocrate - Géorgie), Comité spécial de la Chambre sur le renseignement (États-Unis) (05 fév. 2002)

Black, Lieutenant colonel, Dean C., Commandant, 403e Escadron, BFC Gagetown (22-24 janv. 2002)

Bland, Professeur Douglas, Président, Programme de gestion de la défense, École des études politiques, Queen's University (29 oct. 2001) (27 mai 2002)

Boisjoli, Lieutenant-commandant, André, Commandant, NCSM Glace Bay, Forces maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)

Bon, M. Daniel, Directeur Général, Planification des politiques, Sous-ministre adjoint, Politiques, Ministère de la Défense nationale (18 juillet 2001)

Bramah, M., Brian, Directeur régional, Transports Canada (18-22 nov. 2001)

Brien, Mme Una, Membre du Conseil de la sécurité intérieure (25 mars 2003)

Brock, M. Sam, Directeur, Affaires relatives à l'hémisphère occidental, Conseil national de sécurité (25 mars 2003)

Brown, Major Chris, 424e Escadron, BFC Trenton (25-27 juin 2002)

Buck, Vice-amiral Ron, Chef d'état-major de la Force maritime, Ministère de la Défense nationale (03 déc. 2001) (14 août 2002)

Burke, Capitaine (M) Greg, Commandant par intérim, Forces maritimes de l'Atlantique, Ministère de la Défense nationale (22-24 janv. 2002)

Burke, M. Sean, Adjoint de recherche, National Security Studies, Council on Foreign Relations (04 fév. 2002)

Calder, M. Kenneth, Sous-ministre adjoint, Politiques, Ministère de la Défense nationale (26 nov. 2001) (14 août 2002)

Campbell, Lieutenant-général Lloyd, Commandant du Commandement aérien et chef d'état-major de la Force aérienne, Ministère de la Défense nationale (03 déc. 2001)

Charette, M., Serge, Président national, Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA) (22-24 janv. 2002)

Chartrant, Lieutenant-commandant, Yves, Commandant intérimaire, NCSM Huron, Forces maritimes du Pacifique (18-22 nov. 2001)

Cirincione, M. Joseph, Directeur principal, Projet de non-prolifération, The Carnegie Foundation (05 fév. 2002)

Clapham, Surintendant, Ward D., Gendarmerie royale du Canada (18-22 nov. 2001)

Coble, L'honorable Howard, Membre supérieur (républicain, Caroline du Nord), Comité judiciaire de la Chambre des représentants (07 fév. 2002) (27 mars 2003)

Conyers, Jr., L'honorable John, Membre supérieur (démocrate – Michigan), Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis) (07 fév. 2002)

Cormier, Capitaine, Michael P., Maître de port adjoint, Administration portuaire de Vancouver (18-22 nov. 2001)

Côté, M., Bertin, Chef de mission adjoint, Ambassade du Canada (Washington) (04-07 fev. 2002)

Creamer, M., Dennis, Vice-président, Finances et Administration, Administration portuaire de Halifax (22-24 janv. 2002)

Crouch, Dr , Jack Dyer, Secrétaire-adjoint de la Défense, Politique en matière de sécurité internationale, Bureau du Secrétaire de la défense (Etats-Unis) (06 fév. 2002)

Davis, Cadet-premier maître 1ère classe, Kim, Cadet-premier maître 1ère classe, Formation, Forces maritimes du Pacifique (18-22 nov. 2001)

Dawe, M., Dick, Directeur, Programmes de soutien du personnel, Forces maritimes du Pacifique (18-22 nov. 2001)

DeCarme, M. David G., Chef, Division de la facilitation du transport maritime et terrestre (27 mars 2003)

Deschamps, Colonel André, Directeur, Opération continentale, Ministère de la Défense nationale (6 mai 2002)

Ditchfield, M., Peter, Sous-chef, Organized Crime Agency of British Columbia (18-22 nov. 2001)

Dowler, Premier maître 1ère classe, George, Forces maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)

Dunn, Major-général, Michael, J-5 par intérim, Département de la Défense (24 mars 2003)

Elcock, M. Ward, Directeur, Service canadien du renseignement de sécurité (14 août 2002)

Enger, Inspecteur, T.G. (Tonia), Division des opérations, Gendarmerie royale du Canada (18-22 nov. 2001)

Evans, Mme, Daniela, Chef, Opérations maritimes, Agence des douanes et du revenu du Canada (18-22 nov. 2001)

Fadden, M. Richard, Sous-greffier, conseiller juridique et coordonnateur, Sécurité et renseignement, Bureau du Conseil privé (29 janv. 2002) (14 août 2002)

Fagan, M., John, Directeur, Renseignements et contrebande, Région de l'Atlantique, Agence des douanes et du revenu du Canada (22-24 janv. 2002)

Falconer, Capitaine, Vic, Coordonnateur de l'éducation sur la drogue, Services de santé -- Formation (Pacifique), Forces maritimes du Pacifique (18-22 nov. 2001)

Falkenrath, M. Richard, Directeur principal, Sécurité nationale (États-Unis) (07 fév. 2002)

Farmer, M. Rick, Gestion, Est de l'Ontario, Citoyenneté et immigration Canada (7-9 mai 2002)

Flynn, Commandant Steven, Garde côtière américaine et attaché supérieur de recherche, Études sur la sécurité nationale, Council on Foreign Relations (04 fév. 2002)

Forcier, Commodore Jean-Yves, Chef d'état-major J3, Sous-chef d'état-major de la Défense, Ministère de la Défense nationale (18 juillet 2001)

Forgie, M., John, Superviseur de l'exécution de la loi, Vancouver, Citoyenneté et Immigration Canada (18-22 nov. 2001)

Fortin, Lieutenant-Colonel Mario, Commandant intérimaire, 426e Escadron, BFC Trenton (25-27 juin 2002)

Foster, Lieutenant-colonel Rob, Commandant intérimaire, 8e Escadron de Maintenance (Air), BFC Trenton (25-27 juin 2002)

Fraser, Contre-amiral Jamie D., Commandant, Forces maritimes du Pacifique (18-22 nov. 2001)

Froeschner, Major Chris, Commandant intérimaire, 429e Escadron, BFC Trenton (25-27 juin 2002)

Gauvin, Commodore Jacques J., Chef d'état-major adjoint par intérim de la Force maritime, Ministère de la Défense nationale (03 déc. 2001)

Gibbons, L'honorable Jim, Membre (républicain – Nevada), Comité spécial de la Chambre sur le renseignement (États-Unis) (06 fév. 2002)

Goatbe, M., Greg, Directeur général, Direction stratégique des programmes, Agence des douanes et du revenu du Canada (28 janv. 2002)

Goss, L'honorable Porter, Président (républicain - Floride), Comité spécial de la Chambre sur le renseignement (États-Unis) (06 fév. 2002)

Gotell, Adjudant-chef, Peter, Opérations, 12e Escadre Shearwater (22-24 janv. 2002)

Granatstein, Dr. Jack, Président, Council for Defence and Security in the 21st Century (27 mai 2002)

Grandy, M., Brian, Directeur régional intérimaire, Région de l'Atlantique, Agence des douanes et du revenu du Canada (22-24 janv. 2002)

Griswold, M. Daniel T., Directeur associé, Center for Trade Policy Studies, CATO Institute (26 mars 2003)

Guindon, Capitaine (M), Paul, Division des sous-marins, Forces maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)

Harrison, Capitaine (M) R.P. (Richard), Sous-chef d'état-major, responsable des opérations, Forces maritimes du Pacifique (18-22 nov. 2001)

Hatton, Commandant, Gary, Commandant, NCSM Montréal, Forces maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)

Healey, M. Gene, Rédacteur principal, CATO Institute (26 mars 2003)

Henault, Général Raymond, Chef d'état-major de la Défense, Ministère de la Défense nationale (03 déc. 2001)

Henderson, Major Georgie, Adjoint A3, BFC Trenton (25-27 juin 2002)

Henneberry, Lieutenant-commandant, C.J., Commandant, Commandement de la force aérienne du Pacifique (18-22 nov. 2001)

Hincke, Colonel Joe, Commandant, 12e Escadre Shearwater (22-24 janv. 2002)

Hines, Colonel Glynne, Directeur, Gestion de l'information (Air), Chef d'état-major de la Force aérienne, Ministère de la Défense nationale (18 juillet 2001)

Hornbarger, M. Chris, Directeur, Sécurité nationale (États-Unis) (07 fév. 2002) (25 mars 2003)

Hostettler, L'honorable John N., Président, Sous-commission sur l'immigration, la sécurité des frontières et la criminalité (R-Indiana), Commission judiciaire de la Chambre des représentants (27 mars 2003)

Hunt, M. Baxter, Ambassade des États-Unis au Canada (15 août 02)

Hunter, L'honorable Duncan, Membre supérieur (républicain – Californie), Sous-comité sur les approvisionnements militaires, Comité de la Chambre sur le service armé (États-Unis) (06 fév. 2002)

Issacs, Sergent, Tony, Technicien en recherche et sauvetage, Forces maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)

Jackson, L'honorable Michael P., Sous-secrétaire aux Transports (27 mars 2003)

Jackson Lee, L'honorable Sheila, Chef de la majorité, Sous-commission sur l'immigration, la sécurité des frontières et la criminalité (D-Texas), Commission judiciaire de la Chambre des représentants (27 mars 2003)

Jeffery, Lieutenant-général M.K, Chef d'état-major de l'Armée de terre, Ministère de la Défense nationale (3 déc. 2001) (14 août 2002)

Joncas, Premier maître de première classe, Serge, Premier maître du Commandement maritime,Ministère de la Défense nationale (03 déc 2001)

Keane, M. John, Secrétaire adjoint délégué, Bureau des affaires de l'hémisphère occidental, Département d'État (États-Unis) (06 fév. 2002)

Kee, M., Graham, Chef de la sécurité portuaire, Administration portuaire de Vancouver (18-22 nov. 2001)

Kelly, Lieutenant colonel W.J., Planification des Forces et coordination du programme, Vice-chef d'état-major de la Défense (18 juillet 2001)

Kennedy, M. Paul, Sous-solliciteur général adjoint principal, Solliciteur général du Canada (14 août 2002)

Kergin, M. Michael F., Ambassadeur du Canada aux États-Unis (25 mars 2003)

Kiloh, Inspecteur, D.W. (Doug), Chef des cas majeurs, Gendarmerie royale du Canada (18-22 nov. 2001)

Krause, Lieutenant-colonel, Wayne, Commandant, 423e Escadron d'hélicoptères maritimes, 12e Escadre Shearwater` (22-24 janv. 2002)

Kurzynski, Major, Perry, Officier responsable, Centre d'opérations de recherche et sauvetage, Forces maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)

LaFrance, M., Albert, Directeur, Douanes, district du nord du Nouveau-Brunswick, Agence des douanes et du revenu du Canada (22-24 janv. 2002)

Laing, Capitaine de vaisseau Kevin, Directeur, Stratégie maritime, Chef d'état-major des Forces maritimes, Ministère de la Défense nationale (18 juillet 2001)

Lenton, Sous-commissaire, William, Gendarmerie royale du Canada (28 janv. 2002)

Lerhe, Commodore E.J. (Eric), Commandant, Flotte canadienne du Pacifique, Forces maritimes du Pacifique (18-22 nov. 2001)

Levy, M. Bruce, Directeur, Direction des relations transfrontalières avec les Etats-Unis, Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (28 janv. 2002)

Loeppky, Sous-commissaire, Garry, Opérations, Gendarmerie royale du Canada (22 oct. 2001)

Lupien, Premier maître de première classe, R.M., Adjudant chef des Forces canadiennes, Ministère de la Défense nationale (03 déc. 2001)

Macdonald, Lieutenant général George, Vice-chef d'état-major de la Défense, Ministère de la Défense nationale (28 janv. 2002) (14 août 2002)

Mack, Contre-amiral Ian, Attaché militaire, Ambassade du Canada (Washington) (04 fév. 2002)

Maddison, Vice-amiral Greg, Sous-chef d'état-major de la Défense, Ministère de la Défense nationale (5 mai 2002)

Magee, M. Andee, Maître de chien, Agence des douanes et du revenu du Canada (7-9 mai 2002)

Maisonneuve, major-général, J.O. Michel, Sous-chef d'état-major adjoint, Ministère de la Défense nationale (22 oct. 2001)

Maisto, M. John, Directeur principal, Affaires relatives à l'hémisphère occidental, Conseil national de sécurité (25 mars 2003)

Malec, M., George, Capitaine adjoint de port sur la sécurité portuaire, Administration portuaire de Halifax (22-24 janv. 2002)

Mallory, M. Dan, Chef des opérations, Port de Lansdowne, Agence des douanes et du revenu du Canada (7-9 mai 2002)

Mason, Lieutenant-colonel, Dave, Commandant, 12e Escadron de maintenance (Air), 12e Escadre Shearwater (22-24 janv. 2002)

Mason, M. Dwight, Président, Commission permanente mixte de défense (États-Unis), Le Pentagone (06 fév. 2002)

Mason, Mme Nancy, Directrice, Bureau des affaires canadiennes, Bureau des affaires de l'hémisphère occidental, Département d'État (États-Unis) (06 fév. 2002)

Mattie, Adjudant-chef, Fred, 12e Escadron de maintenance (Air), 12e Escadre Shearwater (22-24 janv. 2002)

McGowan, M. John, Membre du Conseil de la sécurité intérieure (25 mars 2003)

McHale, L'honorable Paul F., Jr., Secrétaire adjoint à la Défense territoriale, Département de la Défense (27 mars 2003)

McHale, M. Stephen J., Sous-secrétaire suppléant, Sécurité des transports, Bureau de la sécurité intérieure (25 mars 2003)

McIlhenny, M. Bill, Directeur pour le Canada et le Mexique, Conseil national de sécurité (États-Unis) (07 fév. 2002)

McKinnon, Chef, David P., Chef de police, Service de police régional de Halifax (22-24 janv. 2002)

McManus, Lieutenant-colonel , J.J. (John), Commandant, 443e escadron (MH), Commandement de la force aérienne du Pacifique (18-22 nov. 2001)

McNeil, Commodore Daniel, Directeur, Planification des Forces et coordination du programme, Vice-chef d'état-major de la Défense, Ministère de la Défense nationale (18 juillet 2001)

Mercer, M., Wayne, Vice-président intérimaire, Région de la Nouvelle-Écosse, Customs Excise union Douanes Accise (CEUDA) (22-24 janv. 2002)

Miller, M. Frank, Directeur principal, conseiller militaire du Président, Conseil national de sécurité américain (07 fév. 2002)

Mitchell, Brigadier-général Greg, Commandant, Secteur de l'Atlantique de la Force terrestre (22-24 janv. 2002)

Mitchell, M., Barry, Directeur, Région de la Nouvelle-Écosse, Agence des douanes et du revenu du Canada (22-24 janv. 2002)

Morris, Mme, Linda, Directrice, Affaires publiques, Administration portuaire de Vancouver (18-22 nov. 2001)

Munroe, Mme Cathy, Directrice régionale, Nord de l'Ontario, Agence des douanes et du revenu du Canada (7-9 mai 2002)

Murphy, Capitaine (M), R.D. (Dan), Commandant adjoint, Flotte canadienne du Pacifique, Forces maritimes du Pacifique (18-22 nov. 2001)

Narayan, M., Francis, Service de chiens détecteurs, Agence des douanes et du revenu du Canada (18-22 nov. 2001)

Neuman, Susanne M., Division de la vérification, Agence des douanes et du revenu du Canada (18-22 nov. 2001)

Newberry, M. Robert J., Directeur principal, Sécurité du territoire, Le Pentagone (06 fév. 2002)

Newton, Capitaine John F., Officier supérieur d'état-major, Opérations, Force maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)

Nikolic, M. Darko, Directeur de District, District du St-Laurent, Agence des douanes et du revenu du Canada (7-9 mai 2002)

O'Hanlon, M. Michael, Attaché supérieur de recherche, Étude des politiques étrangères, The Brookings Institution (05 fév. 2002)

O'Shea, M. Kevin, Directeur, Direction des relations générales avec les Etats-Unis, Ministères des Affaires étrangères et du Commerce international (28 janv. 2002)

Orr, Major Ken, Officier supérieur d'état-major, Groupe de recrutement des Forces canadiennes, BFC Borden (25-27 juin 2002)

Ortiz, L'honorable Solomon P., Membre supérieur (démocrate – Texas), Sous-comité sur l'état de préparation militaire, Comité de la chambre sur le service armé (États-Unis) (06 fév. 2002)

Pataracchia, Lieutenant (M) John, Centre de recrutement des Forces canadiennes, Halifax, BFC Borden (25-27 juin 2002)

Paulson, Capitaine (M), Gary, Commandant, NCSM Algonquin, Forces maritimes du Pacifique (18-22 nov. 2001)

Payne, Capitaine (M), Richard, Commandant, Installation de maintenance de la flotte de Cape Scott, Forces maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)

Peterman, Amiral, Brian, Directeur principal, Sécurité des frontières et des transports, Conseil de la sécurité intérieure (25 mars 2003)

Peters, Colonel William, Directeur, Planification stratégique, Opérations terrestres, Chef-d'état-major de l'Armée de terre, Ministère de la Défense nationale (18 juillet 2001)

Pile, Capitaine (M) T.H.W. (Tyron), Commandant, groupe 4, Opérations maritimes, Forces maritimes du Pacifique (18-22 nov. 2001)

Pilgrim, Surintendant, J. Wayne, Officier responsable de la Sous-direction des enquêtes relatives à la sécurité nationale, Gendarmerie royale du Canada (19 juillet 2001)

Pitman, Sergent, B.R. (Brian), Forces conjointes du secteur riverain, Vancouver, Gendarmerie royale du Canada (18-22 nov. 2001)

Poirier, M. Paul, Directeur, Division du renseignement et de la contrebande, Région du Nord de l'Ontario, Agence des douanes et du revenu du Canada (7-9 mai 2002)

Preece, Capitaine (M), Christian, Forces maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)

Proulx, Commissaire adjoint, Richard, Direction des renseignements criminels, Gendarmerie royale du Canada (22 oct. 2001)

Purdy, Mme Margaret, Sous-ministre déléguée, Ministère de la Défense nationale (14 août 2002)

Reed, L'honorable Jack, Président (démocrate – Rhode Island), Comité du Sénat sur les services armés (États-Unis) (05 fév. 2002)

Rose, M. Frank, Adjoint, Politique de défense antimissile, Le Pentagone (06 fév. 2002)

Ross, Major général, H. Cameron, Directeur général, Politique de la sécurité internationale, Ministère de la Défense nationale (28 janv. 2002)

Rumsfeld, L'honorable Donald, Secrétaire de la Défense (États-Unis) (06 fév. 2002)

Rurak, Mme Angela, Inspecteur des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada (7-9 mai 2002)

Salesses, Lieutenant-colonel Bob, Direction de la logistique, Sécurité nationale (États-Unis), Le Pentagone (06 fév. 2002)

Schreiber Hughes, Mme Lisa Bobbie, Membre du Conseil de la sécurité intérieure (25 mars 2003)

Sensenbrenner, Jr., L'honorable F. James, Président (Républicain – Wisconsin), Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis) (07 fév. 2002) (27 mars 2003)

Shane, M. Jeffrey N., Sous-secrétaire associé (27 mars 2003)

Simmons, M. Robert, Directeur adjoint, Office of European Security and Political Affairs, Bureau of European and Eurasian Affairs, Département d'États (États-Unis) (06 fév. 2002)

Sinclair, Mme Jill, Directrice générale, Direction générale de la sécurité internationale, Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (28 janv. 2002) (14 août 2002)

Skelton, L'honorable Ike, Membre supérieur (démocrate – Missouri), Comité de la Chambre sur les services armés (États-Unis) (06 fév. 2002)

Slater, Scenery C., Agent des programmes, District du Vancouver métropolitain, Agence des douanes et du revenu du Canada (18-22 nov. 2001)

Spraggett, M. Ernest, Directeur, Opérations commerciales, Agence des douanes et du revenu du Canada (24 juin 2002)

Stark, Lieutenant-commandant, Gary, Commandant, NCSM Whitehorse, Forces maritimes du Pacifique (18-22 nov. 2001)

Stewart, M., James, Ressources humaines civiles, Forces maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)

Stump, L'honorable Bob, Président (républicain – Arizona), Comité de la Chambre sur les services armés (États-Unis) (06 fév. 2002)

Szczerbaniwicz, Lieutenant-colonel, Gary, Commandant, 407e escadron, Commandement de la force aérienne du Pacifique (18-22 nov. 2001)

Taylor, L'honorable Gene, Membre supérieur, (démocrate – Mississippi), Sous-comité sur les approvisionnements militaires, Comité de la Chambre sur le service armé (États-Unis) (06 fév. 2002)

Taylor, M., Robert, Inspecteur, Police de Vancouver (18-22 nov. 2001)

Tulenko, M. Timothy, Agent politique et militaire, Bureau des affaires canadiennes, Bureau des affaires de l'hémisphère occidental, Département d'État américain (États-Unis) (06 fév. 2002)

Verga, M. Peter F., Adjoint spécial, Sécurité nationale (États-Unis), Le Pentagone (06 fév. 2002) (27 mars 2003)

Wamback, Lieutenant-commandant, Arthur, Commandant, NCSM Windsor, Forces maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)

Warner, L'honorable John, Membre supérieur (républicain – Virginie), Comité du Sénat sur les services armés (États-Unis) (05 fév. 2002)

Weldon, L'honorable Curt, Président, (républicain – Pennsylvanie), Sous-Comité sur les approvisionnements militaires, Comité de la Chambre sur le service armé (États-Unis) (06 fév. 2002)

Williams, Colonel Richard, Directeur, Politique de l'hémisphère occidental, Ministère de la Défense nationale (6 mai 2002)

Woodburn, Commandant, William, Commandant, Division des sous-marins, Forces maritimes de l'Atlantique (22-24 janv. 2002)

37e législature – Deuxième session

Adams, M. John, commissaire, Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans (5 mai 2003)

Adams, le surintendant Bill, Direction des services fédéraux, Gendarmerie royale du Canada (9 juin 2003)

Atkins, le surintendant principal, officier responsable, Service divisionnaire de la police criminelle, Gendarmerie royale du Canada (22 septembre 2003)

Avis, le capitaine de frégate Peter, directeur, Politique, opérations et état de préparation maritimes, ministère de la Défense nationale (7 avril 2003)

Axworthy, Dr Thomas, président, Centre for Study of Democracy (29 septembre 2003)

Boutilier, M. James A., conseiller spécial (politique), Forces maritimes, Quartier général du Pacifique, ministère de la Défense nationale(9 juin 2003)

Brandt, M. Brion, directeur, Politique de la sûreté, ministère des Transports (5 mai 2003)

Buck, le vice-amiral Ronald, chef d'état-major des Forces maritimes, ministère de la Défense nationale (7 avril 2003)

Caron, le caporal Denis, coordonnateur du Programme national de surveillance côtière et du Programme national de surveillance des aéroports, Sous-direction du crime organisé, Gendarmerie royale du Canada (7 avril 2003)

Connolly, M. Mark, directeur général, Direction de la contrebande et des services de renseignement, Direction des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada (22 septembre 2003)

Davidson, le contre-amiral Glenn V., commandant, Forces maritimes de l'Atlantique, ministère de la Défense nationale (22 septembre 2003)

Dempsey, M. Lawrence, secrétaire-trésorier national, Guilde de la marine marchande du Canada (22 septembre 2003)

Dewar, le capitaine de vaisseau (retraité) John, membre, Affaires maritimes, Ligue navale du Canada (12 mai 2003) (2 juin 2003)

Edmonds, le capitaine de vaisseau David, chef d'état-major - Personnel et Formation, ministère de la Défense nationale (25 septembre 2003)

Ernshaw, le commandant Paul F., commandant, Centre conjoint d'information et de surveillance océanique Trinity, ministère de la Défense nationale (22 septembre 2003)

Frappier, M. Gerry, directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence, président du Groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime, ministère des Transports (7 avril 2003) (2 juin 2003)

Fox, M. John, représentant régional, Nouvelle-Écosse, Union canadienne des employés des transports (22 septembre 2003)

Gadula, M. Charles, directeur général, Direction générale de la flotte, Services maritimes, ministère des Pêches et des Océans (7 avril 2003)

Garnett, le vice-amiral (retraité) Gary L., vice-président national pour les Affaires maritimes, Ligue navale du Canada (12 mai 2003)

Garnon, capitaine de corvette Daniel, Contrôleur, ministère de la Défense nationale (25 septembre 2003)

Giffin Boudreau, Mme Diane, directrice générale par intérim, Région de l'Atlantique, ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration (22 septembre 2003)

Hansen, le surintendant Ken, directeur, Exécution des lois fédérales, Gendarmerie royale du Canada (7 avril 2003) (9 juin 2003)

Haydon, M. Peter T., agrégé supérieur de recherches, Center for Foreign Policy Studies, Université Dalhousie (28 avril 2003)

Heisler, M. Ron, directeur des opérations, Centre d'Immigration Canada, Halifax, ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration (22 septembre 2003)

Hendel, le commodore (retraité) Hans, consultant, Collège des Forces canadiennes (28 avril 2003)

Henschel, le surintendant Peter, Direction des services fédéraux, Gendarmerie royale du Canada (9 juin 2003)

Hickey, le capitaine de vaisseau Larry, chef d'état-major adjoint, Plans et opérations (pour les forces maritimes de l'Atlantique), ministère de la Défense nationale (16 juin 2003)

Hildebrand, le sergent F.D. (Fred), Division "H", Service divisionnaire de la police criminelle, Gendarmerie royale du Canada (22 septembre 2003)

Johnston, le contre-amiral (retraité) Bruce (28 avril 2003)

Kelly, M. James C. (26 mai 2003)

King, le vice-amiral James (retraité) (12 mai 2003)

Kobolak, M. Tom, agent principal de programme, Direction de la contrebande et des services de renseignement, Agence des douanes et du revenu du Canada (7 avril 2003)

Kubeck, le capitaine de corvette Kimberley, gestionnaire de projet, contrôle naval de la navigation commerciale – Renseignements, ministère de la Défense nationale (25 septembre 2003)

Lachance, M. Sylvain, directeur général intérimaire de la flotte, Garde côtière canadienne (17 février 2003)

Lenton, le commissaire adjoint W.A. (Bill), directeur, Direction des services fédéraux, Gendarmerie royale du Canada (9 juin 2003)

MacLaughlan , le surintendant C.D. (Craig), officier responsable, Services de soutien Division "H", Gendarmerie royale du Canada (22 septembre 2003)

Meisner, M. Tim, directeur, Politiques et législation, Programmes maritimes, Garde côtière canadienne (17 février 2003) (7 avril 2003)

Merpaw, Mme Diane, directrice adjointe intérimaire, Élaboration des politiques et coordination, ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration (7 avril 2003)

Middlemiss, M. Danford W., professeur, département des Sciences politiques, Université Dalhousie (12 mai 2003)

Moutillet, le capitaine de corvette Mireille, officier d'état-major supérieur – politiques, ministère de la Défense nationale (25 septembre 2003)

Mulder, M. Nick, président, Mulder Management Associates (9 juin 2003)

Normoyle, Mme Debra, directrice générale, Direction générale de l'exécution de la loi, ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration (7 avril 2003)

Russell, M. Robert A., commissaire adjoint, Région de l'Atlantique, Agence des douanes et du revenu du Canada (22 septembre 2003)

Thomas, M. John F., associé, BMB Consulting Services (9 juin 2003)

Tracy, Mme Maureen, directrice, Division des politiques et des opérations, Agence des douanes et du revenu du Canada (7 avril 2003)

Tremblay, le capitaine de vaisseau Viateur, commandant adjoint, Réserve navale 1, ministère de la Défense nationale (25 septembre 2003)

Wark, M. Wesley K., professeur agrégé au Département d'histoire, Munk Centre for International Studies, Université de Toronto (5 mai 2003)

Williams, le capitaine de vaisseau Kelly, ancien commandant, NCSM Winnipeg, ministère de la Défense nationale (22 septembre 2003)

Wilson, M. Larry, directeur régional, Maritimes, Garde côtière canadienne (22 septembre 2003)

Wing, M. Michael, président national; Union canadienne des employés des transports (22 septembre 2003)

PIÈCES JUSTIFICATIVES

1. [Mémoire présenté au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense par la Garde côtière canadienne, le 17 février 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 10, 34)

2. [« Exposé présenté au Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense par Mike Toddington, ancien chef de police de Ports Canada, Port de Vancouver, Vancouver, le 30 janvier 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, « 35 »)

3. [«Update on Canada's Response to Marine Security», présenté par GerryFrappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence, et président du Groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime, le 7avril2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 14, «56»)

4. [«Chief of Marine Staff Introductory Statement», par le vice-amiral RonaldBuck, le 7avril2003] (Pièce 5900- 2.37/N2-SS-1, 14, «57»)

5. [« Documentation à l'appui des réponses de la Garde côtière canadienne à des questions posées durant les audiences du 17 février 2003 », par Robert G. Thibault, ministre des Pêches et des Océans] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, « 60 »)

6. [«RCMP Speaking Points», le 7avril2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 14, «62»)

7. [«Summary of Presentation» par CharlesGadula et TimMeisner, le 7avril2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 14, «63»)

8. [«Openings Remarks» par DebraNormoyle, directrice générale, Direction générale de l'exécution de la loi, Citoyenneté et Immigration Canada, le 7avril2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 14, «64»)

9. [«Opening Remarks for the CCRA», le 7avril2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 14, «65»)

10. [«The Maritime Dimension of Homeland Security: Traditional Task or a New Requirement?» by Peter T. Haydon, Senior Research Fellow, Centre for Foreign Policy Studies, Dalhousie University] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 15, «68»)

11. [«Opening Remarks» by Rear-Admiral Bruce Johnston (Ret'd)] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 15, «69»)

12. [«Canadian Coast Guard - Safety First, Service Always» de John Adams, 5 mai 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 16 «70»)

13. [«*Opening Statement*» par le Vice-amiral Gary L. Garnett, de la Ligue navale du Canada, 12 mai 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 17, «73»)

14. [«*Cooperative Ocean Information Network Pacific, An Overview*» de la Ligue navale du Canada, 12 mai 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 17, «74»)

15. [«*Condensed version of Canada, An Incomplete Maritime Nation*» de la Ligue navale du Canada, 12 mai 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-A, 17, «75»)

16. [«*The Maritime Dimension of a Canadian National Security Policy: Some Preliminary Observations*» par Dan Middlemiss, department des Sciences politiques, Université Dalhousie, 12 mai 2003](Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 17, «76»)

17. [«*Statement of Vice-Admiral James King (Retired)*», 12 mai 2003](Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 17, «77»)

18. [Document de Jean-Pierre Witty, surintendant en chef, Direction des renseignements criminels, Gendarmerie royale du Canada, daté du 6 mai 2003, concernant l'inventaire de matériel de navigation] (Pièce 5900-2.37/N2- SS1, 18, «78»)

19. [Documents de Citoyenneté et Immigration Canada, datés du 15 mai 2003, concernant les demandes de renseignement présentées par le comité à la réunion du 7 avril 2003.] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 18, «79»)

20. [«Outline — Maritime Sovereignty Cutters» par le capitaine (M)(à la retraite) J.S. Dewar, 2 juin 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 18, «80»)

21. [«Questions suggérées pour Transports Canada: Témoignage de Gerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence, 2 juin 2003»] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 18 «81»)

22. [« Le rôle de la Garde côtière », par James C. Kelly, témoin, le 26 mai 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, « 82 »)

23. [« Agence des douanes et du revenu du Canada – Comparution devant le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, le 7 avril 2003 – Renseignements supplémentaires », par Tara Hall, directrice adjointe, Affaires parlementaires, Direction des affaires publiques] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, « 83 »)

24. [« Documentation à l'appui des réponses de la Garde côtière canadienne à des questions posées durant les audiences du 7 avril 2003 », par John Adams, commissaire, Pêches et Océans] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, « 84 »)

25. [«Outline of opening Comments to Standing Senate Committee on National Defence and Security» par John Thomas, 9 juin 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 19, «85»)

26. [«Opening Statement — Marine Security» par le commissaire adjoint William Lenton, Direction des services fédéraux, 9 juin 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 19, «86»)

27. [«Questions and Answers — Marine Security» par le commissaire adjoint William Lenton, Direction des services fédéraux, 9 juin 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 19, «87»)

28. [«Presentation», par M. James Boutilier, conseiller spécial (politique) du commandant, Forces maritimes, quartier général du Pacifique, 9 juin 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 19, «88»)

29. [«Outline of Nick Mulder's Comments to the Senate Committee on National Security and Defence», 9 juin 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 19, «89»)

30. [«Observations préliminaires du Capitaine (N) de vaisseau Laurence Hickey, chef d'état- major adjoint, Plans et Opérations, forces maritimes» 16 juin 2003] (Pièce 5900-2.37/N2- SS-1, 20, «94»)

31. [« Réponse à des questions posées à la réunion du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense le 7 avril 2003 (témoignage de Gerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence), le 5 mai 2003 et le 3 juin 2003 (témoignage de William Elliott, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté) par le ministère des Transports] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, « 95 »)

32. [Lettre du Service canadien du renseignement de sécurité à Barbara Reynolds le 19 juin 2003 concernant le rôle du Service canadien du renseignement de sécurité dans les questions de sécurité maritime] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, « 96 »)

33. [Exposé du commandant Paul F. Earnshaw, ministère de la Défense nationale, le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 97 »)

34. [Exposé du capitaine de vaisseau Williams, ministère de la Défense nationale, le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 98 »)

35. [Exposé de Larry Wilson, directeur régional, Garde côtière canadienne, le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 99 »)

36. [Article du National Post, le 21 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 100 »)

37. [Tableaux de la Garde côtière canadienne, le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 101 »)

38. [Réponse de la Garde côtière canadienne, par Larry Wilson, directeur régional, région des Maritimes, le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 102 »)

39. [NCSM ATHABASKAN, le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 103 »)

40. [Exposé du surintendant en chef Ian E. Atkins, officier responsable, Service divisionnaire de la police criminelle, Division « H », Nouvelle-Écosse, GRC, le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 104 »)

41. [Exposé de Robert Russell, sous-commissaire régional, Agence des douanes et du revenu du Canada, région de l'Atlantique, le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 105 »)

42. [Allocution d'ouverture de Diane Giffin-Boudreau, directrice générale par intérim, région de l'Atlantique, Citoyenneté et Immigration, le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 106 »)

43. [Observations préliminaires de la Guilde de la marine marchande du Canada, le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 107 »)

44. [Exposé de Michael Wing, président national de l'Union canadienne des employés des transports (UCET), le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 108 »)

45. [Documentation de l'Union canadienne des employés des transports (UCET), le 22 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 109 »)

46. [Réponse de Ian E. Atkins, officier responsable, Service divisionnaire de la police criminelle, Division « H », Nouvelle-Écosse, GRC, lettre datée du 23 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 22, « 110 »)

47. [Documentation du commodore William F. O'Connell, commandant de la Réserve navale, le 25 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 23, « 126 »)

48. [Documentation de la Réserve navale de Québec, le 25 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 23, « 127 »)

49. [Exposé de Thomas S. Axworthy, président du Centre d'études de la démocratie, Université Queen's, le 29 septembre 2003] (Pièce 5900-2.37/N2-SS-1, 24, « 128 »

ACTIVITÉS DES MÉDIAS

Veronica Morris

C'est en juin 2001 que Mme Morris a été nommée responsable des relations avec les médias par le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

Elle répond quotidiennement aux questions des médias, rédige les communiqués de presse, assure le suivi de la couverture médiatique et fait office d'agente de liaison lors des déplacements du comité.

Avant d'occuper ces fonctions, elle était adjointe spéciale auprès de l'honorable Colin Kenny. Mme Morris a fait ses études à l'Université Carleton.

Les médias sont invités à adresser leurs questions et autres demandes à : ckres@sen.parl.ca

Les séances du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense sont ouvertes aux représentants des médias, sauf lorsque le Comité rédige des rapports, traite de questions personnelles ou lorsqu'un invité demande que les délibérations se tiennent à huis clos.

Lorsque le Comité est à Ottawa, ses séances sont diffusées sur la Chaîne d'affaires publiques par câble (CPAC), sur le site Internet du Sénat (audio et vidéo), sur le réseau de télévision parlementaire et sur le réseau audio du Sénat, fréquences (MHz) : parquet : 94,7, anglais : 95,5, français : 95,1.

Les personnes intéressées aux activités du Comité peuvent s'inscrire à un service d'envoi afin d'être avisées des dates et lieux des séances et des témoins qui comparaîtront.

Des renseignements sur le Comité sont donnés sur le site :

http://sen-sec.ca

Prière d'adresser vos questions au numéro suivant :
Sans frais : 1-800-267-7362

Ou d'envoyer un courriel à l'adresse suivante :
Greffier du Comité : defence@sen.parl.gc.ca
Président du Comité : kennyco@sen.parl.gc.ca

Les demandes d'information des médias doivent être envoyées à ckres2@sen.parl.gc.ca.

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU COMITÉ

L'hon. NORMAN K. ATKINS, sénateur

Le sénateur Atkins est né à Glen Ridge, au New Jersey. Sa famille est originaire de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, où il a longtemps séjourné. Diplômé du Collège Appleby à Oakville (Ontario) et de l'Université Acadia à Wolfville (Nouvelle-Écosse), il a étudié l'économie et obtenu en 1957 un baccalauréat ès arts. (Le sénateur Atkins a également reçu, en 2000, un doctorat honoris causa en droit civil de l'Université Acadia, son alma mater.)

Ancien président de Camp Associates Advertising Limited, un cabinet réputé ayant pignon sur rue à Toronto, le sénateur Atkins a également joué un rôle actif dans l'industrie, notamment au poste de directeur de l'Institut de la publicité canadienne qu'il a occupé au début des années 80.

Toujours dans le domaine des communications, le sénateur Atkins a, au fil des ans, participé à plusieurs causes importantes et organisé un grand nombre de manifestations. Pour ne citer que quelques-unes de ses nombreuses contributions, il a ainsi consacré son temps et ses énergies à Diabète Canada, à la Juvenile Diabetes Foundation, au Centre pour enfants Dellcrest, au Front commun pour la santé en Ontario, à la campagne Partenaires santé de la fonction publique fédérale ainsi qu'à la campagne de levée de fonds Camp Trillium – Rainbow Lake.

Le sénateur Atkins a également collaboré à l'Institut d'engagement politique et au Club Albany de Toronto. (C'est lorsqu'il était, au début des années 80, président de ce prestigieux cercle privé de Toronto, l'un des plus anciens au Canada, que ce cercle a ouvert ses portes aux femmes.)

Le sénateur Atkins s'est très tôt intéressé à la vie politique. Ainsi, pendant l'essentiel des 50 dernières années environ, il a été fort actif au sein du Parti progressiste-conservateur, aussi bien au niveau national qu'au niveau provincial, en particulier en occupant des fonctions de responsabilité pendant plusieurs campagnes électorales et en faisant fonction de conseiller auprès du Très hon. Brian Mulroney et du Très hon. Robert L. Stanfield, ainsi qu'auprès de l'hon. William G. Davis.

Norman K. Atkins a été nommé au Sénat du Canada le 29 juin 1986. Depuis lors, il s'est révélé être un sénateur actif, attentif et informé. Il s'est ainsi tout particulièrement intéressé à un certain nombre de dossiers concernant l'éducation et la pauvreté. Il a également défendu la cause des anciens de la marine marchande canadienne en s'efforçant de faire reconnaître plus équitablement leurs états de service en temps de guerre. M. Atkins a servi dans les forces armées des États-Unis de septembre 1957 à août 1959.

Le sénateur Atkins est actuellement le président du caucus du Parti progressiste-conservateur au Sénat et le vice-président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration, et il est membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense et du Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il est le président honoraire de la Fondation Dalton K. Camp pour le journalisme à l'Université Saint-Thomas de Fredericton (Nouveau-Brunswick) et il est membre du conseil consultatif de la School of Business de l'Université Acadia.

L'hon. TOMMY BANKS, sénateur

Le sénateur Tommy Banks est reconnu au Canada comme étant l'un de nos artistes les plus accomplis et les plus polyvalents. Il contribue en outre au rayonnement de la culture canadienne dans le monde.

De 1968 à 1983, il a animé The Tommy Banks Show. Le sénateur Banks s'est vu décerner un prix Gémeaux pour sa prestation dans une émission de variétés à la télévision.

Musicien lauréat d'un prix Juno, le sénateur Banks s'est fait connaître sur la scène nationale et internationale à titre de chef d'orchestre ou de directeur musical de divers événements marquants tels une représentation de gala en présence de la Reine en 1978; les Jeux du Commonwealth de 1978; les Jeux mondiaux universitaires de 1983; et les cérémonies inaugurales d'EXPO 1986 et des XVe Jeux olympiques d'hiver en 1988. Il a aussi été le chef d'orchestre invité d'orchestres symphoniques partout au Canada et aux États-Unis.

En qualité de président fondateur de la Alberta Foundation for the Performing Arts, le sénateur Banks s'est dévoué sans compter afin que d'autres musiciens et artistes de talent puissent obtenir la reconnaissance qu'ils méritent dans toutes les régions du pays.

En 1979, le sénateur Banks a reçu un diplôme honorifique en musique du Collège Grant MacEwan. La même année, il a remporté le prix Juno et le Grand Prix du Disque-Canada. En 1987, l'Université de l'Alberta lui a conféré un doctorat honorifique en droit. En 1990, le prix Sir Frederick Haultain lui a été attribué.

En 1991, le sénateur Banks a été reçu Officier de l'Ordre du Canada, puis il a été décoré de l'Ordre de l'excellence de l'Alberta en 1993.

Le 9 mai 2001, le sénateur Tommy Banks a été nommé vice-président du Groupe de travail libéral du Premier ministre sur les questions urbaines, qui a exploré les façons de rehausser la qualité de vie dans nos grands centres urbains et a fait rapport sur la question en novembre 2002.

En plus de faire partie du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense, il est président du Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

L'hon. JANE CORDY, sénateur

Au cours de sa carrière distinguée en éducation, Jane Cordy s'est également illustrée par son engagement au service de la collectivité.

Le sénateur Cordy a obtenu son brevet d'enseignement du collège des enseignants de la Nouvelle-Écosse et un baccalauréat en éducation de l'Université Mount Saint Vincent.

Elle a entrepris sa carrière d'enseignante en 1970 et a travaillé successivement pour les conseils scolaires de Sydney, du comté de Halifax et de New Glasgow et pour le conseil scolaire régional de Halifax.

Le sénateur Cordy a également assuré la vice-présidence de la commission de développement du port de Halifax-Dartmouth et a présidé le conseil arbitral de la région d'Halifax de Développement des ressources humaines Canada.

Le sénateur Cordy s'est également dévouée auprès de nombreux organismes bénévoles. Elle a siégé au conseil de Phoenix House, un refuge pour jeunes sans abri, au jury des prix littéraires de Dartmouth (de 1993 à 1995 et en 1999-2000) et au comité de planification stratégique de l'école primaire du village de Colby. Elle a aussi fait du bénévolat pour le programme d'éducation religieuse et a été lectrice à l'église St. Clement de Dartmouth.

Le sénateur Cordy est originaire de Sydney, en Nouvelle-Écosse.

Membre actuel du/des comité(s) du Sénat suivant(s):
Sécurité nationale et défense
Affaires sociales, sciences et technologie

L'hon. JOSEPH A. DAY, sénateur

Le sénateur Joseph Day, qui a été nommé au Sénat par le très honorable Jean Chrétien, représente le Nouveau-Brunswick et la division sénatoriale de Saint John-Kennebecasis. Il siège au Sénat du Canada depuis le 4 octobre 2001.

Il fait actuellement partie des Comités sénatoriaux suivants : de l'agriculture et des forêts; de celui de la sécurité nationale et de la défense ainsi que du Sous-comité des anciens combattants, des finances nationales et des transports et communications. Il est vice-président des finances nationales ainsi que du sous-comité des anciens combattants. Parmi ses champs d'intérêt et de spécialisation, notons les suivants : sciences et technologie, défense, commerce international et droits de la personne, patrimoine et alphabétisation. Il est membre de plusieurs associations interparlementaires, dont l'Association législative Canada-Chine et l'Union interparlementaire.

Le sénateur Day, avocat et ingénieur néo-brunswickois bien connu, a eu une belle carrière privée en droit. Ses intérêts juridiques portent sur les brevets et les marques et sur la propriété intellectuelle. En plus d'avoir été admis aux barreaux du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario, il est spécialiste agréé en matière de propriété intellectuelle au Barreau du Haut-Canada et membre de l'Institut de la propriété intellectuelle du Canada. Récemment (1999-2000), il a agi comme président et directeur général de la New Brunswick Forest Products Association. En 1992, il s'est joint à titre de conseiller juridique à la J.D. Irving Ltd., conglomérat ayant d'importants intérêts dans des domaines comme la foresterie, les pâtes et papiers et la construction navale. Avant 1992, il a pratiqué le droit chez Gowling & Henderson à Kitchener-Waterloo, Ogilvy Renauld à Ottawa et Donald F. Sim à Toronto, où sa carrière a démarré en 1973.

Membre actif de la collectivité, le sénateur Day occupe en ce moment la présidence de la fondation et du conseil d'administration du Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, de même que du conseil des associés des Archives provinciales du Nouveau-Brunswick. Parmi beaucoup d'activités bénévoles, il a rempli diverses fonctions à l'Association du Barreau canadien et dans d'autres organisations professionnelles, et a été président national de l'association des anciens (1996) et de la fondation (1998-2000) du Royal Military College Club of Canada.

Le sénateur Day a obtenu un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal du Canada, un baccalauréat en droit de l'Université Queen et une maîtrise en droit du Osgoode Hall.

L'hon. J. MICHAEL FORRESTALL, sénateur

L'honorable J. Michael Forrestall est né à Deep Brook (N.-É.) le 23 septembre 1932. Avant de se lancer en politique, il occupe un poste de journaliste au Chronicle Herald puis se joint à l'équipe de direction d'une compagnie aérienne. Il est élu pour la première fois à la Chambre des communes à l'élection générale de 1965.

Il est réélu en 1968, 1972, 1974, 1979, 1980 et 1984. Nommé pour la première fois en 1966 porte-parole de l'opposition officielle en matière de défense, il conteste la position du gouvernement du premier ministre Pearson concernant l'unification des Forces canadiennes. Il reste dans ce poste de 1966 à 1979 et siège durant la même période au Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants de la Chambre des communes.

De 1979 à 1984, le sénateur Forrestall est membre ou membre suppléant de l'Assemblée de l'Atlantique Nord. Il occupe également le poste de rapporteur général du Comité militaire de l'Assemblée et présente le rapport du Comité intitulé Sécurité de l'Alliance dans les années 1980. En novembre 1984, il dirige la délégation canadienne à la 30e Session annuelle de l'Assemblée de l'Atlantique Nord.

Il devient secrétaire parlementaire, en 1984, auprès du ministre des Transports et, en 1986, auprès du ministre de l'Expansion industrielle régionale et du ministre d'État chargé des Sciences et de la Technologie. Il est défait à l'élection générale de 1988. En 1989, il est nommé au conseil d'administration de Marine atlantique et, en 1990, au Tribunal d'appel des anciens combattants.

Le 27 septembre 1990, le sénateur Forrestall est nommé au Sénat du Canada. En 1993-1994, il siège au Comité parlementaire mixte de la politique canadienne de défense et il continue à ce jour d'exercer les fonctions de porte-parole du Sénat en matière de défense. Il est actuellement vice-président du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense et membre du Comité mixte permanent de la bibliothèque. Il a en outre fait partie du Comité sénatorial spécial sur le régiment aéroporté du Canada en Somalie, du Comité sénatorial permanent des affaires étrangères, du Sous-comité sénatorial des anciens combattants, du Comité sénatorial permanent des transports et des communications (vice-président) et du Comité sénatorial spécial de la sécurité des transports (président).

Le sénateur Forrestall est actuellement membre de l'Association parlementaire de l'OTAN, de l'Union interparlementaire, de l'Association parlementaire du Commonwealth, du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis et de la Légion royale canadienne.

L'hon. COLIN KENNY, sénateur

Profil de carrière

L'honorable Colin Kenny a prêté serment le 29 juin 1984 à titre de représentant de la province de l'Ontario. Il a débuté sa carrière politique en 1968 en occupant le poste de directeur exécutif du Parti libéral de l'Ontario. De 1970 à 1979, il a exercé au bureau du premier ministre les fonctions d'adjoint spécial, de directeur des opérations et de conseiller en politique. Il a aussi été adjoint au secrétaire principal du premier ministre, le Très honorable Pierre Trudeau.

Rôle au sein de comités

Au cours de sa carrière au Parlement, le sénateur Kenny a siégé à de nombreux comités, dont le Comité spécial sur le terrorisme et la sécurité (1986-1988 et 1989-1991), le Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada (1994), le Comité permanent des banques et du commerce, le Comité permanent des finances nationales et le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Il est actuellement président du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense. Il siège aussi au Comité directeur du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

Questions de défense

Le sénateur Kenny a été élu rapporteur du Comité de la défense et de la sécurité de l'Association parlementaire de l'OTAN. Il occupait auparavant les postes de président de la sous-commission de l'avenir de la sécurité et de la capacité de défense et de vice-président de la sous-commission sur l'avenir des forces armées de l'Association parlementaire de l'OTAN.

Courriel : kennyco@sen.parl.gc.ca
Site web : http://sen.parl.gc.ca/ckenny

L'honorable MICHAEL A. MEIGHEN, sénateur

Nommé au Sénat en 1990, l'honorable Michael Meighen a fait partie de différents comités sénatoriaux permanents, notamment ceux des banques et du commerce, des pêches, de la sécurité nationale et de la défense, et a présidé le Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il a aussi été membre du Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada et du Comité mixte spécial sur le renouvellement du Canada.

Au cours de sa carrière en pratique privée, le sénateur Meighen a été avocat au sein du cabinet Ogilvy Renault et conseiller juridique auprès de la Commission Deschênes sur les criminels de guerre. Il a présidé le Cundill Funds (Vancouver) et siégé au conseil d'administration de la Deutsche Bank Canada, de Paribas Participations Limited, d'AMJ Campbell Inc. et de J.C. Clark Ltd. (Toronto).

Au chapitre des activités communautaires, le sénateur Meighen a notamment oeuvré auprès de l'Armée du Salut, du Festival de Stratford, du Toronto and Western Hospital, de la Fondation de recherche canadienne du cancer de la prostate, de la Fédération du saumon Atlantique, de la Fondation T.R. Meighen, du University of King's College (chancelier), du Centre for Cultural Management de l'Université de Waterloo, de l'Université Laval et de l'Université McGill.

Le sénateur Meighen est diplômé de l'Université McGill et de l'Université Laval. Il vit à Toronto avec sa femme Kelly et leurs trois enfants.

L'honorable DAVID P. SMITH, c.p., sénateur

L'honorable David Smith est un éminent avocat, qui s'est en plus distingué par son engagement au service de la collectivité.

Le sénateur Smith a obtenu un baccalauréat en science politique de l'Université Carleton en 1964 et un baccalauréat en droit de l'Université Queen's en 1970. Il a été admis au barreau de l'Ontario en 1972. Au cours d'une carrière très distinguée, le sénateur Smith est devenu un spécialiste très réputé en droit municipal et administratif et en réglementation.

Au moment de sa nomination, le sénateur Smith était président et associé du cabinet Fraser Milner Casgrain LLP, un des plus importants et des plus anciens cabinets d'avocats au pays. En 1998, lorsque le cabinet Fraser Milner a été formé, le sénateur Smith est devenu son premier président. Il avait antérieurement assumé la présidence du cabinet Fraser & Beatty.

De 1980 à 1984, le sénateur Smith a représenté la circonscription de Don Valley Est à la Chambre des communes où il a également agi comme ministre d'État (Petites entreprises et Tourisme). En 1972, il a été élu au conseil municipal de Toronto. À la suite de sa réélection en 1974, il a été nommé au comité exécutif de la ville de Toronto et au conseil du Grand Toronto. Réélu de nouveau en 1976, il a été nommé président du conseil municipal de Toronto et adjoint au maire de Toronto.

Le sénateur Smith a joué un rôle très actif au sein du Parti libéral dans les années 1960. Il a notamment occupé les postes de président

national des Jeunes libéraux, d'adjoint exécutif de Keith Davey, qui était directeur national, et d'adjoint exécutif de l'honorable Walter Gordon et de l'honorable John Turner

Le sénateur Smith a consacré de son temps à une foule d'organisations bénévoles et philanthropiques. Il a notamment siégé au conseil d'administration d'Exhibition Place, de même que de l'Armée du salut, du Toronto General Hospital, de l'hôpital Mount Sinai et du collège George Brown. Il a présidé la Fondation de la rétinite pigmentaire et a assumé la vice-présidence du O'Keefe Centre for the Performing Arts.

Le sénateur Smith et son épouse Heather ont élevé trois enfants : Alexander, Kathleen et Laura. Il est âgé de 61 ans.

Membre actuel du/des comité(s) du Sénat suivant(s):

Affaires juridiques et constitutionnelles
Sécurité nationale et de la défense
Règlement, de la procédure et des droits du Parlement

L'honorable John (Jack) Wiebe, sénateur

Le sénateur Jack Wiebe est l'un des plus éminents citoyens de la Saskatchewan. Cet agriculteur très prospère a aussi siégé à l'assemblée législative de la Saskatchewan.

Nommé Lieutenant-Gouverneur de la Saskatchewan en 1994, il était le premier agriculteur à accéder à cette fonction depuis près de 50 ans.

Le sénateur Wiebe s'est d'abord fait connaître en Saskatchewan pour son leadership au sein de la communauté agricole. Lui et sa famille ont bâti une exploitation agricole prospère dans le district Main Centre de la province. De 1970 à 1986, il a été propriétaire et président de la compagnie L&W Feeders Ltd.

Le sénateur Wiebe a été l'un des animateurs du mouvement des coopératives et a collaboré activement au Comité de mise en commun du blé de Main Centre, à la caisse de crédit de Herbert, à la coopérative de Herbert et au conseil de la coopérative de la Saskatchewan. Il a également été membre du syndicat du blé et de l'association des éleveurs de la Saskatchewan. Il préside actuellement la section de la Saskatchewan du Conseil de liaison des Forces canadiennes.

Le sénateur Wiebe a été élu en 1971 et en 1975 comme député de la circonscription de Morse à l'assemblée législative de la Saskatchewan.

Lui et son épouse Ann sont les parents de trois filles et ont quatre petits-enfants.

Membre actuel du/des comité(s) du Sénat suivant(s) :
Agriculture et forêts, vice-président
Sécurité nationale et défense
Sous-comité des affaires des anciens combattants
Règlements, de la procédure et des droits du parlement

BIOGRAPHIES DU SECRÉTARIAT DU COMITÉ

ADJUDANT-CHEF RETRAITÉ J.J.L.M. DESSUREAULT, OMM, CD

Né à Shawinigan (Québec) le 2 novembre 1945, l'adjudant-chef Dessureault s'enrôle dans l'Armée canadienne le 26 mars 1964. En septembre de la même année, il est affecté au 2e bataillon du Royal 22e Régiment à Québec.

Pendant ces 37 années de carrière, il sert au sein du Régiment à Valcartier (Québec), à Werl, dans le nord de l'Allemagne et plus tard à Lahr, dans le sud de l'Allemagne. En 1983, une nouvelle affectation l'amène au Collège militaire royal de Saint-Jean comme adjudant-maître responsable de la section d'exercice militaire. Il est promu au grade d'adjudant-chef pendant au cours d'une mission à Chypre en 1987. Il est nommé au poste de sergent-major régimentaire du 1er Bataillon du Royal 22e Régiment en 1990 et déployé en Croatie en 1992.

Il occupe successivement les postes d'adjudant-chef du Secteur du Québec de la Force terrestre et d'adjudant-chef du Commandement de la Force terrestre avant sa nomination au prestigieux poste d'adjudant-chef des Forces canadiennes en juin 1999 jusqu'à sa retraite en juillet 2001. Depuis, il s'est joint au comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense comme conseiller militaire.

En novembre 1994, il a été décoré de l'Ordre du Mérite militaire, à titre de membre et élevé au rang d'Officier de l'Ordre du mérite militaire en janvier 2000.

L'adjudant-chef (retraité) M. Dessureault est marié à Marianne Claassen, originaire des Pays-Bas; ils ont une fille, Désirée.

LE MAJOR-GÉNÉRAL (retraité) G. Keith MCDONALD

Le major-général McDonald a grandi à Edmonton. Il a fait ses études au Collège militaire royal de Saint-Jean et au Collège militaire royal de Kingston, où il a obtenu son diplôme en 1966 et été reçu pilote en 1967.

Au cours de ses 37 années de carrière dans les Forces canadiennes, le major-général McDonald a accumulé plus de 4 000 heures de vol à titre de pilote commandant de Tutor, de T-33, de CF5, de CF104 et de CF18.

Il a occupé des postes consultatifs au Collège militaire royal de Baden-Soellingen, en Allemagne, au Quartier général de la Défense nationale à Ottawa, et au NORAD à Colorado Springs, aux États-Unis. Il a notamment assumé les fonctions de commandant de l'escadron de CF18, et de commandant de l'escadre et de la base de Baden-Soellingen, en Allemagne.

Lorsqu'il a terminé sa carrière, le major-général McDonald était directeur des opérations de combat au QC du NORAD à Colorado Springs, aux États-Unis.

Après avoir quitté l'armée en 1998, le général McDonald a dû attendre la fin de la période réglementaire avant de se joindre à la firme BMCI Consulting en tant qu'expert-conseil principal à la Division de l'aérospatiale et de la défense. En 2002, il a quitté BMCI pour lancer sa propre entreprise, KM Aerospace Consulting.

Le major-général McDonald possède un diplôme en sciences politiques et en économie (programme de spécialisation) du Collège militaire royal du Canada. Il a suivi des cours à l'École d'état-major des Forces canadiennes et au Royal Air Force Staff College, en Angleterre. Il a également suivi des cours en matière de sécurité nationale, des cours de niveau supérieur en administration des affaires à l'Université Queen's, des cours sur la guerre électronique à l'Université de la Californie, à Los Angeles, des cours en droit des conflits armés à San Remo, en Italie, ainsi que de nombreux autres cours de gestion de projet.

Le général McDonald est marié à Catherine Grunder de Kincardine (Ontario) et il a deux filles, Jocelyn et Amy.

GRANT DAWSON

Grant Dawson s'est joint à la Direction de la recherche parlementaire en mars. Il est l'attaché de recherche du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

Le Dr Dawson a obtenu son double baccalauréat avec spécialisation (histoire et anglais) et sa maîtrise (histoire) de l'Université du Manitoba et son doctorat en histoire de l'Université Carleton à Ottawa. Sa dissertation constitue le premier examen critique du processus décisionnel du gouvernement canadien concernant sa contribution au déploiement de troupes dans le cadre des opérations de paix en 1992. Parmi les sujets de recherche d'intérêt particulier pour le Dr Dawson, mentionnons l'histoire diplomatique et militaire du Canada, l'histoire de la paix (notamment les écrits de Jean de Bloch), le maintien de la paix et la consolidation de la paix. Le Dr Dawson a publié dans le «Journal of Contemporary History» (article de tête en janvier 2002), «International Journal» (printemps 2000) et dans les éditions 2001 et 2003 du recueil d'essais de politique étrangère «Canada Among Nations».

Dr Dawson a donné des cours au Collège militaire royal de Kingston et a bénéficié d'une bourse de recherches doctorales du ministère de la Défense nationale et du Forum sur la sécurité et la défense en 2001-2002 et 2002-2003.

BARBARA REYNOLDS

Barbara Reynolds travaille avec des parlementaires canadiens à divers titres depuis 28 ans. Formée comme sociologue, elle a travaillé pendant 10 ans comme attachée de recherche à la Bibliothèque du Parlement, pour les comités étudiant des questions sociales. Ainsi, elle a été pendant trois ans, directrice de recherche au Comité (Chambre des communes) concernant les invalides et les handicapés qui a produit le rapport-clé intitulé Obstacles.

Elle a été, pendant 15 ans, collaboratrice au Centre parlementaire où elle a organisé des visites pour les législateurs entre le Canada et les États-Unis, ainsi qu'avec des pays d'Afrique et du Sud-Est asiatique. Elle a coordonné des programmes de perfectionnement professionnel pour les législateurs et leur personnel; elle a aussi rédigé des études sur le fonctionnement des bureaux des parlementaires à Ottawa et dans les bureaux de circonscription. De plus, elle a été directrice du programme Fonds pour le Parlement, le monde du travail et des affaires, un programme qui permet aux législateurs de passer jusqu'à une semaine avec des grandes entreprises et des syndicats.
De 1985 à 2000, elle a aussi été conseillère du Groupe canadien de l'Union interparlementaire, un organisme mondial de législateurs qui agit comme volet parlementaire pour les Nations Unies. En juin 2002, elle a reçu le Prix d'excellence du Président pour son travail au Sénat.

SÉNAT DU CANADA

Sécurité nationale et défense,
Comité sénatorial permanent
2e session, 37e législature, 2002-2003

INDEX

Les côtes du Canada :
Les plus longues frontières mal défendues au monde
Volume 2
Octobre 2003

Index

Note – Le numéro gras **2**: indique la pagination du Volume 2

ACSTA
Voir **Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)**,

Activités des médias, 2:147-8

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), 2:117

ADRC
Voir **Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC)**

Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC), 2:65

Association des pilotes d'Air Canada
Lettre concernant la sécurité (de Don Johnson à David Collenette), 2:116-20

Atkins, Hon. Norman K., Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité,
2:149-50

Banks, Hon. Tommy, Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité,
2:151-2

Collenette, David, Ministre des Transports, 2:116-120

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, (UNCLOS), 2:111-13

Cordy, Hon. Jane, Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité, 2:153

Dawson, Grant, Secrétariat, Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité,
2:169

Day, Hon. Joseph A., Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité,
2:154-5

Défense nationale, Ministère de la (MDN)
Arcturus, 2:96,102
Aurora, 2:95-6,102
Flotte, 2:89-90,96

Sea King, **2**:43,96-7,102-3,106

Dessureault, Chief Warrent Officer (Ret'd) J.J.L.M., OMM, CD, Secrétariat,
Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité, **2**:165-6

Dewar, John, **2**:93,106-10

Forces canadiennes (FC)
Voir **Défense nationale, Ministère de la (MDN)**

Forrestall, Hon. J. Michael, Vice-président, Comité sénatorial permanent de la défense
et de la sécurité, **2**:156-7

Garde-côtes, **2**:106-110

Garde côtière américaine, **2**:109-10

Garde côtière canadienne (GCC)
Biens, **2**:97-8
Flotte, **2**:78-88
Surveillance maritime, **2**:89

GCC
Voir **Garde côtière canadienne (GCC)**

Gendarmerie royale du Canada (GRC)
Navires, **2**:99

GRC
Voir **Gendarmerie royale du Canada (GRC)**

Kenny, Hon. Colin, Président, Comité sénatorial permanent de la défense et de la
sécurité, **2**:158-9

LMMC
Voir **Marine marchande du Canada, Loi sur la (LMMC)**

Lois et règlements codifiés du Canada
Ports, **2**:67-9

Lois fédérales relatives aux ports
Voir **Lois et règlements codifiés du Canada** -- Ports

Marine marchande du Canada, Loi sur la (LMMC), 2:64,67

McDonald, Major-General (Ret'd) Keith, Secrétariat, Comité sénatorial permanent de
la défense et de la sécurité, **2**:167-8

MDN
Voir **Défense nationale, Ministère de la (MDN)**

Meighen, Hon, Michael A., Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité,
2:160

Morris, Veronica, Responsable des relations avec les médias, Comité sénatorial
permanent de la défense et de la sécurité, **2**:147

MPO
Voir **Pêches et Océans, Ministère des (MPO)**

Navires
Immatriculation et délivrance de permis, **2**:64-6

Ordre de renvoi, 2:1-2

PAL
Voir **Provincial Airlines Limited (PAL)**

PCPTA
Voir **Programme canadien de protection des transporteurs aériens (PCPTA)**

Pêches et Océans, Ministère des (MPO), 2:58-63,89-90,97

Pièces justificatives, 2:141-6

Politiques de sécurité maritime
Voir **Sécurité maritime, Politiques de**

Ports
Lois et règlements, **2**:67-9
Marchandises-importées, **2**:65
Tonnage, **2**:70

Programme canadien de protection des transporteurs aériens (PCPTA), 2:118

Provincial Airlines Limited (PAL)
Surveillance maritime aérienne, **2**:58-63,89,99-100

Radar haute fréquence à ondes de surface (RHFOS), 2:115

Reynolds, Barbara, Secrétariat, Comité sénatorial permanent de la défense et de la

sécurité, **2**:170

RHFOS
See **Radar haute fréquence à ondes de surface (RHFOS)**

Recherche et sauvetage (SAR), 2:89,96-7,101

SAR
Voir **Recherche et sauvetage (SAR)**

Sécurité maritime, Politiques de
Afrique du Sud, **2**:3-6
Australien, **2**:7-9
Brésil, **2**:10-12
Chili, **2**:13-6
Espagne, **2**:17-9
États-Unis, **2**:20-4
France, **2**:25-8
Inde, **2**:29-31
Israël, **2**:32-4
Italie, **2**:35-8
Japon, **2**:39-41
Norvège, **2**:42-4
Nouvelle-Zélande, **2**:45-8
Pays-Bas, **2**:49-53
Royaume-Uni, **2**:54-7

Smith, Hon. David P., Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité,
2:161-2

Surveillance, Technologie de
Coût comparé, **2**:114-5

Témoins, 2:121-40

Transports Canada, 2:59-60,64-5,98,116-8

UNCLOS
Voir **Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, (UNCLOS)**

United States Coast Guard (USCG)
Voir **Garde côtière américaine**

USCG
Voir **Garde côtière américaine**

Wiebe, Hon. John (Jack), Comité sénatorial permanent de la défense et de la sécurité,
2:163-4

Zone contiguë, 2:111-2

Zone économique exclusive (ZEE), 2: 3,7,10,13,17,20,25,28-9,32,35,39,42-3,45,49,54

Zone économique exclusive de 200 milles, 2:62,111,113